

Amtsblatt

der Europäischen Union

C 245



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

52. Jahrgang
13. Oktober 2009

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	I <i>Entschlüsseungen, Empfehlungen und Stellungnahmen</i>	
	STELLUNGNAHMEN	
	Kommission	
2009/C 245/01	Stellungnahme der Kommission im Rahmen von Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung („Arbeitszeitrichtlinie“) — Verlängerung der Übergangsregelungen für die Arbeitszeit von Ärzten in der Ausbildung im Vereinigten Königreich	1
2009/C 245/02	Stellungnahme der Kommission im Rahmen von Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung („Arbeitszeitrichtlinie“) — Verlängerung der Übergangsregelungen für die Arbeitszeit von Ärzten in der Ausbildung in den Niederlanden	6
2009/C 245/03	Stellungnahme der Kommission im Rahmen von Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung („Arbeitszeitrichtlinie“) — Verlängerung der Übergangsregelungen für die Arbeitszeit von Ärzten in der Ausbildung in Ungarn	10

DE

II *Mitteilungen*

MITTEILUNGEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Kommission

2009/C 245/04	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.5594 — TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS) ⁽¹⁾	14
---------------	---	----

IV *Informationen*

INFORMATIONEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Rat

2009/C 245/05	Beschluss des Rates vom 9. Oktober 2009 zur Ernennung der italienischen, der luxemburgischen und der maltesischen Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Beratenden Ausschusses für die soziale Sicherheit der Wanderarbeitnehmer	15
2009/C 245/06	Beschluss des Rates vom 9. Oktober 2009 über die Ernennung der slowenischen Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Beratenden Ausschusses für die soziale Sicherheit der Wanderarbeitnehmer	17
2009/C 245/07	Beschluss des Rates vom 9. Oktober 2009 über die Ernennung zweier stellvertretender Mitglieder des Verwaltungsrates der Europäischen Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen	18

Kommission

2009/C 245/08	Euro-Wechselkurs	19
---------------	------------------------	----



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

I

(Entschlüsse, Empfehlungen und Stellungnahmen)

STELLUNGNAHMEN

KOMMISSION

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

im Rahmen von Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung („Arbeitszeitrichtlinie“)

Verlängerung der Übergangsregelungen für die Arbeitszeit von Ärzten in der Ausbildung im Vereinigten Königreich

(2009/C 245/01)

1. Einleitung

Diese Stellungnahme gründet sich auf Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung⁽¹⁾ („Arbeitszeitrichtlinie“). Sie bezieht sich auf die Mitteilung, in der das Vereinigte Königreich die Kommission gemäß dem genannten Artikel über seine Absicht unterrichtet, die Übergangsregelungen für die Höchstarbeitszeit von Ärzten in der Ausbildung bis zum 31. Juli 2011 zu verlängern.

Ärzte in der Ausbildung wurden aus dem Anwendungsbereich der ersten Arbeitszeitrichtlinie von 1993 ausgenommen. Dies wurde durch eine Änderungsrichtlinie im Jahr 2000 geändert, und durch die konsolidierte Arbeitszeitrichtlinie werden Ärzte in der Ausbildung in gleicher Weise erfasst wie andere Arbeitnehmer⁽²⁾. Normalerweise darf gemäß Artikel 6 der Richtlinie die wöchentliche Arbeitszeit einschließlich Überstunden im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschreiten.⁽³⁾ Artikel 17 Absatz 5 der Arbeitszeitrichtlinie lässt jedoch Übergangsregelungen für die Anwendung dieser wöchentlichen Höchstarbeitszeit auf Ärzte in der Ausbildung zu.

Die einschlägigen Passagen von Artikel 17 Absatz 5:

„... Abweichungen (für Ärzte in der Ausbildung) von Artikel 6 (durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit von 48 Stunden) sind für eine Übergangszeit von fünf Jahren ab dem 1. August 2004 zulässig.

Die Mitgliedstaaten verfügen erforderlichenfalls über einen zusätzlichen Zeitraum von höchstens zwei Jahren (ab dem 1. August 2009), um den Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften im Zusammenhang mit ihren Zuständigkeiten für die Organisation und Bereitstellung von Gesundheitsdiensten und medizinischer Versorgung Rechnung zu tragen. Spätestens sechs Monate vor dem Ende der Übergangszeit unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission hierüber unter Angabe der Gründe, so dass die Kommission nach entsprechenden Konsultationen innerhalb von drei Monaten nach dieser Unterrichtung eine Stellungnahme abgeben kann. Falls der Mitgliedstaat der Stellungnahme der Kommission nicht folgt, rechtfertigt er seine Entscheidung. Die Unterrichtung und die Rechtfertigung des Mitgliedstaats sowie die Stellungnahme der Kommission werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und dem Europäischen Parlament übermittelt.

⁽¹⁾ Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung, ABl. L 299 vom 18.11.2003, S. 9. Durch die Richtlinie werden zwei frühere Richtlinien, 93/104/EG und 2000/34/EG, konsolidiert und aufgehoben.

⁽²⁾ Die Richtlinie 2000/34/EG musste, was Ärzte in der Ausbildung betrifft, bis zum 1. August 2004 umgesetzt werden.

⁽³⁾ Gemäß den Artikeln 16, 17, 18 und 19 der Richtlinie kann der Durchschnitt über einen „Bezugszeitraum“ von maximal vier Monaten (Grundregel), sechs Monaten (durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften oder durch Tarifverträge, bei bestimmten Tätigkeiten einschließlich der Tätigkeit von Ärzten in der Ausbildung) oder zwölf Monaten (nur durch Tarifverträge) berechnet werden.

Die Mitgliedstaaten verfügen erforderlichenfalls über einen zusätzlichen Zeitraum von höchstens einem Jahr, um den besonderen Schwierigkeiten bei der Wahrnehmung der (im vorangegangenen) Unterabsatz [...] genannten Zuständigkeiten Rechnung zu tragen. Sie haben das Verfahren [dieses] Unterabsatzes [...] einzuhalten.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Zahl der Wochenarbeitsstunden keinesfalls einen Durchschnitt von 58 während der ersten drei Jahre der Übergangszeit, von 56 während der folgenden zwei Jahre und von 52 während des gegebenenfalls verbleibenden Zeitraums übersteigt. ...

... Abweichungen (für Ärzte in der Ausbildung) von Artikel 16 Buchstabe b) (Bezugszeitraum für die Berechnung der durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit) sind zulässig, vorausgesetzt, dass der Bezugszeitraum während des [...] ersten Teils der Übergangszeit (2004-2007) zwölf Monate und danach sechs Monate nicht übersteigt.“

In Artikel 17 Absatz 5 ist auch die Abstimmung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern über die Durchführung eventueller Übergangsregelungen vorgesehen: „Der Arbeitgeber konsultiert rechtzeitig die Arbeitnehmervertreter, um — soweit möglich — eine Vereinbarung über die Regelungen zu erreichen, die während der Übergangszeit anzuwenden sind.“ Solche Vereinbarungen müssen sich an die Begrenzungen in Artikel 17 Absatz 5 halten, können aber insbesondere festlegen, welche Maßnahmen zur Verringerung der Wochenarbeitszeit auf einen Durchschnitt von 48 Stunden bis zum Ende der Übergangszeit zu treffen sind.

Diese Übergangsregelungen werden in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst.

Tabelle: Überblick über die Übergangsregelungen für Ärzte in der Ausbildung gemäß Artikel 17 Absatz 5

Zeitraum	Mögliche Abweichung	Bedingungen
1. August 2004—31. Juli 2009	Abweichung von der durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 48 Stunden	Durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit während der Übergangszeit: 1. August 2004—31. Juli 2007: Maximal 58 Stunden/Woche im Durchschnitt. Der Bezugszeitraum (*) darf 12 Monate nicht überschreiten. 1. August 2007—31. Juli 2009: Maximal 56 Stunden/Woche im Durchschnitt. Der Bezugszeitraum darf 6 Monate nicht überschreiten.
1. August 2009—31. Juli 2011	Verlängerung der oben genannten Abweichung von der Höchstarbeitszeit von 48 Stunden	Falls erforderlich, um den Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Arbeitszeitsvorschriften im Zusammenhang mit den Zuständigkeiten für die Organisation und Bereitstellung von Gesundheitsdiensten und medizinischer Versorgung Rechnung zu tragen. Ein Mitgliedstaat, der diese Abweichung in Anspruch zu nehmen beabsichtigt, muss die Kommission hierüber (unter Angabe der Gründe) bis zum 31. Januar 2009 unterrichten. Die Kommission gibt dazu eine Stellungnahme ab. Auf keinen Fall darf die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit über 52 Stunden liegen. Der Bezugszeitraum darf 6 Monate nicht überschreiten.
1. August 2011—31. Juli 2012	Mögliche weitere Verlängerung der oben genannten Abweichung	Falls erforderlich, um den besonderen Schwierigkeiten bei der Wahrnehmung der oben genannten Zuständigkeiten Rechnung zu tragen. Ein Mitgliedstaat, der diese Abweichung in Anspruch zu nehmen beabsichtigt, muss die Kommission hierüber (unter Angabe der Gründe) bis zum 31. Januar 2011 unterrichten. Die Kommission gibt dazu eine Stellungnahme ab. Auf keinen Fall darf die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit über 52 Stunden liegen. Der Bezugszeitraum darf 6 Monate nicht überschreiten.

(*) Der Bezugszeitraum ist der maximale Zeitraum, über den die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit berechnet werden darf.

2. Die Mitteilung des Mitgliedstaats

Mit Schreiben vom 28. Januar 2009 (Datum des Einschreibens: 29. Januar 2009) unterrichteten die nationalen Behörden des Vereinigten Königreichs die Kommissionsdienststellen über ihre Absicht, die in Artikel 17 Absatz 5 vorgesehene Möglichkeit zu nutzen und besondere Übergangsregelungen beizubehalten, um für Ärzte in der Ausbildung eine durchschnittliche Wochenarbeitszeit von bis zu 52 Stunden während eines Zeitraums „bis zu drei Jahren“ ab 1. August 2009 zuzulassen.

In der Mitteilung werden folgende Gründe angegeben:

- Das Vereinigte Königreich erklärt, sich in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den Gesundheitsdiensten und den Ärztevertretungen uneingeschränkt für das Ziel der Einhaltung der durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 48 Stunden für Ärzte in der Ausbildung einzusetzen. Die „New-Deal“-Sozialpartnervereinbarung über das Arbeitsentgelt im öffentlichen Gesundheitswesen enthalte bereits starke finanzielle Anreize für Krankenhäuser, die Arbeitszeit der Ärzte in der Ausbildung zu reduzieren. Die nationalen Behörden finanzierten außerdem ein laufendes sehr umfangreiches Programm zur Unterstützung der Gesundheitsbehörden im Hinblick auf die uneingeschränkte Einhaltung der Richtlinie.
- Das Vereinigte Königreich vertritt die Auffassung, erhebliche Fortschritte auf dem Weg zur Einhaltung der durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 48 Stunden für Ärzte in der Ausbildung erzielt zu haben. Es erklärt, die Mehrheit der Ärzte in der Ausbildung arbeite bereits vor dem 1. August 2009 durchschnittlich 48 Stunden pro Woche oder weniger (es werden keine Gesamtzahlen geliefert), und es geht davon aus, dass dieser Anteil bis zu diesem Datum noch steigt.
- Das Vereinigte Königreich erklärt, einige Ärzte in der Ausbildung würden aus folgenden Gründen auch nach dem 1. August 2009 die durchschnittliche Arbeitszeit von 48 Stunden überschreiten:
 - Es besteht ein Ungleichgewicht zwischen der Nachfrage nach und dem Angebot an Ärzten in der Ausbildung (bis zu 5 % der Ausbildungsstellen für Ärzte waren bei Abschluss der Einstellungsrunde 2008 unbesetzt);
 - Es besteht ein Mangel an Vertretungsärzten (sowohl auf dem britischen wie auf dem internationalen Arbeitsmarkt), um diese freien Stellen zu besetzen.
 - In einer begrenzten Zahl von Fällen kann die Umstrukturierung der Krankenhausdienste dazu führen, dass ärztliches Personal vorübergehend an zwei Standorten tätig sein muss.
 - Alle oben genannten Faktoren haben besonders schwerwiegende Auswirkungen in Krankenhäusern, die 24-Stunden-Dienst leisten, in kleinen ärztlichen Einrichtungen in abgelegenen, ländlichen Gegenden und in bestimmten hochspezialisierten Diensten.
- Um diesen Faktoren gerecht zu werden, wird die Zahl der Ärzte in der Ausbildung weiter erhöht; außerdem unternehmen die nationalen Behörden Schritte, um das Angebot an Vertretungsärzten zu vergrößern und den Krankenhäusern dabei zu helfen, die Nachfrage nach Vertretungsärzten effizienter zu steuern. Dennoch gehen die nationalen Behörden davon aus, dass es auch noch in den nächsten zwei oder drei Jahren Engpässe beim medizinischen Personal geben wird.
- Das Vereinigte Königreich gedenkt sicherzustellen, dass nur eine möglichst geringe Zahl von medizinischen Diensten die Möglichkeit in Anspruch nimmt, Ärzte in der Ausbildung bis zu durchschnittlich 52 Stunden wöchentlich arbeiten zu lassen. Die nationalen Behörden beabsichtigen, bis zum 1. August 2009 präzise zu ermitteln, welche Dienste längere Übergangsregelungen benötigen, und die Situation nach diesem Datum genau zu beobachten, um möglichst bald die volle Einhaltung zu erreichen.

3. Ergebnisse der Konsultationen über die Mitteilung

Als Artikel 17 Absatz 5 angenommen wurde, erklärte die Kommission, sie werde die Wendung „nach entsprechenden Konsultationen“ im dritten Unterabsatz dieser Bestimmung so auslegen, dass die Kommission „die Sozialpartner auf europäischer Ebene sowie Vertreter der Mitgliedstaaten“ anhören soll, bevor sie eine Stellungnahme zu verlängerten Übergangsregelungen für Ärzte in der Ausbildung abgibt. ⁽¹⁾

Die Kommissionsdienststellen haben alle Mitgliedstaaten und die europäischen Sozialpartner ordnungsgemäß zu der vom Vereinigten Königreich erhaltenen Mitteilung konsultiert.

Antworten gingen von acht Mitgliedstaaten ein (Bulgarien, Frankreich, Griechenland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Schweden und Spanien). Kein Mitgliedstaat erhob Einwände gegen die Wahrnehmung der verlängerten Übergangszeit durch das Vereinigte Königreich.

⁽¹⁾ Erklärung der Kommission betreffend die Umsetzung von Artikel 1 Absatz 6 der Richtlinie 2000/34/EG, ABl. L 195 vom 1.8.2000, S. 45.

Von der Arbeitgeberseite der europäischen Sozialpartner ging keine Antwort zur Absicht des Vereinigten Königreichs ein.

Der EGB reagierte auf die Konsultation und teilte mit, dass sein britischer Mitgliedsverband TUC mit der vom Vereinigten Königreich mitgeteilten Absicht nicht einverstanden ist.

Der TUC brachte im Namen mehrerer seiner Mitgliedsgewerkschaften, die die Ärzte in der Ausbildung vertreten, und der ihm ebenfalls angegliederten Gewerkschaft der für Ausbildung zuständigen Krankenhaus-Fachärzte (Hospital Consultants and Specialists Association) ⁽¹⁾ folgende Punkte vor:

- Der TUC war selbst von den nationalen Behörden nicht konsultiert worden.
- Die Arbeitszeit der Ärzte in der Ausbildung ist im Vereinigten Königreich in den letzten Jahren laufend zurückgegangen; mehrere Krankenhäuser haben erklärt, die Beschränkung auf 48 Stunden bereits einzuhalten.
- Der TUC vertritt die Auffassung, dass es im Vereinigten Königreich genug Ärzte in der Ausbildung gibt, um die offenen Stellen zu besetzen, und er teilt die Ansicht nicht, dass Personalengpässe eine Verlängerung der Übergangsregelungen über den 31. Juli 2009 hinaus erforderlich machen.

4. Bewertung der Mitteilung vor dem Hintergrund der Richtlinie

Die Arbeitszeitrichtlinie wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat auf der Grundlage von Artikel 137 Absatz 2 EG-Vertrag verabschiedet, der ein Tätigwerden der Gemeinschaft zur Verbesserung der Arbeitsumwelt zum Schutz der Gesundheit und der Sicherheit der Arbeitnehmer vorsieht. Hauptzweck der Richtlinie ist die Festlegung von Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeitszeitgestaltung.

Es sei darauf hingewiesen, dass in der Mitteilung des Vereinigten Königreichs von einer Verlängerung der Übergangsregelung um *drei Jahre* ab 1. August 2009 die Rede ist, während Artikel 17 Absatz 5 ein solches Verfahren offensichtlich nicht vorsieht.

Vielmehr heißt es in Artikel 17 Absatz 5, dass die Übergangsregelung für einen „Zeitraum von höchstens zwei Jahren“ ab 1. August 2009 verlängert werden kann, um den Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Höchstarbeitszeit Rechnung zu tragen; weiter heißt es, die „Mitgliedstaaten verfügen erforderlichenfalls über einen zusätzlichen Zeitraum von höchstens einem Jahr, um den besonderen Schwierigkeiten ⁽²⁾“ bei der Einhaltung der Höchstarbeitszeit Rechnung zu tragen. ⁽³⁾ Für den letztgenannten Fall wird in Artikel 17 Absatz 5 präzisiert, dass die Mitgliedstaaten das bereits in einem vorangegangenen Unterabsatz für die zweijährige Verlängerung angegebene „Verfahren [...] einzuhalten“ haben.

Daraus ergibt sich Folgendes: Teilt ein Mitgliedstaat 2009 mit, er wolle eine Verlängerung der Übergangsregelungen in Anspruch nehmen, um Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Höchstarbeitszeit von 48 Stunden Rechnung zu tragen, sollte sich die entsprechende Mitteilung auf den Zeitraum 1. August 2009 bis 31. Juli 2011 beziehen. Die nationalen Behörden sollten dann beobachten, welche Fortschritte hin zur Höchstarbeitszeit von 48 Stunden gemacht werden können, und auf der Grundlage dieser Information beurteilen, ob voraussichtlich bis zum 31. Juli 2011 die Höchstarbeitszeit von 48 Stunden eingehalten werden kann oder ob (und in welchem Ausmaß) dabei „besondere Schwierigkeiten“ auftreten werden. Erachtet der Mitgliedstaat nach dieser Beurteilung, dass ein zusätzlicher Zeitraum von einem Jahr erforderlich ist, sollte er die Kommission bis spätestens 31. Januar 2011 unter Angabe der Gründe davon unterrichten.

Nach den der Kommission vorliegenden Informationen stellt sich die Lage im Vereinigten Königreich nach innerstaatlichem Recht folgendermaßen dar:

- Die Wochenarbeitszeit (einschließlich Überstunden) ist im Vereinigten Königreich auf 48 Stunden im Durchschnitt, bezogen auf sechs Monate (bis zu zwölf Monate, falls tarifvertraglich geregelt), begrenzt. ⁽⁴⁾ Die nationalen Gerichte wenden die Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs über die Behandlung des Bereitschaftsdienstes am Arbeitsplatz an, der für diesen Zweck voll als Arbeitszeit angerechnet wird. Diese Position gilt auch für den Gesundheitssektor.
- Das Vereinigte Königreich lässt das „Opt-out“ gemäß Artikel 22 der Richtlinie in allen Wirtschaftszweigen zu. Sowohl die nationalen Behörden als auch der TUC stellen jedoch fest, dass diese Möglichkeit in den Krankenhäusern des Vereinigten Königreichs nicht sehr oft in Anspruch genommen wird; die Strategie für das öffentliche Gesundheitswesen und die „New-Deal“-Sozialpartnereinbarung sind vielmehr darauf ausgerichtet, lange Arbeitszeiten durch entsprechende Änderung der Arbeitsorganisation in Krankenhäusern mehr und mehr zu vermeiden.

⁽¹⁾ Der TUC gab an, auch die British Medical Association konsultiert zu haben, die nicht Mitglied des TUC ist.

⁽²⁾ Man beachte, dass „besondere Schwierigkeiten“ offensichtlich ein anderes, strengeres Kriterium sind als dasjenige, das für die Mitteilung von 2009 gilt („Schwierigkeiten“).

⁽³⁾ Unterstreichungen von uns.

⁽⁴⁾ Working Time Regulations 1998 (Reg.4), letzte Fassung.

Aus dem oben Gesagten geht hervor, dass das Vereinigte Königreich bereits beträchtliche Fortschritte auf dem Weg zur Einhaltung der Höchstarbeitszeit von 48 Stunden pro Woche erzielt hat. Es scheint allgemein Einigkeit darüber zu bestehen, dass diese Höchstarbeitszeit auch beider Mehrheit der Ärzte in der Ausbildung eingehalten wird, selbst wenn keine präzisen Gesamtprozentzahlen vorgelegt wurden.

Außerdem ist zu begrüßen, dass in der geltenden Sozialpartnervereinbarung versucht wird, von den traditionell als selbstverständlich vorausgesetzten sehr langen Arbeitszeiten von Ärzten in der Ausbildung abzurücken und Alternativlösungen zu entwickeln, die eine hohe Qualität der Ausbildung und Patientenversorgung sicherstellen und gleichzeitig den Rückgriff auf das „Opt-out“ vermeiden helfen, das von Ärzten in der Ausbildung im Vereinigten Königreich nicht allgemein genutzt wird.

Unter Berücksichtigung dieser Faktoren, der von den nationalen Behörden angegebenen Gründe und der Antworten der Sozialpartner erscheint der Wunsch, die Übergangsregelungen bis zum 1. August 2011 für eine begrenzte Zahl außergewöhnlicher Situationen zu verlängern, nicht unangemessen. Die Erläuterungen der nationalen Behörden lassen erkennen, dass die 52-Stunden-Woche eher begrenzt in Anspruch genommen werden dürfte, dass dies genau beobachtet werden soll und dass während des Zweijahreszeitraums mit weiteren Fortschritten hin zur vollen Einhaltung der Höchstarbeitszeit gerechnet wird.

Die nationalen Behörden werden jedoch aufgefordert, ihre Bemühungen fortzusetzen, um die volle Einhaltung der 48-Stunden-Woche bis zum 1. August 2011 zu erreichen, und die laufenden Konsultationen zwischen Arbeitgebern und Ärztevertretern über die künftigen Regelungen zu fördern.

5. Fazit

Aufgrund der obigen Überlegungen vertritt die Kommission folgende Auffassung:

- Es kann akzeptiert werden, dass es für das Vereinigte Königreich notwendig ist, gemäß Artikel 17 Absatz 5 der Arbeitszeitrichtlinie über zwei zusätzliche Jahre ab 1. August 2009 zu verfügen, ehe es die Höchstarbeitszeit (nicht mehr als durchschnittlich 48 Stunden pro Woche) uneingeschränkt auf alle Ärzte in der Ausbildung anwenden kann. Dies ist erforderlich, um einer Reihe spezifischer vorübergehender, für bestimmte Stellen geltender Schwierigkeiten bei der Wahrnehmung der Zuständigkeiten des Vereinigten Königreichs für die Organisation und Bereitstellung von Gesundheitsdiensten und medizinischer Versorgung Rechnung zu tragen.
 - Es ist zu unterstreichen, dass die Mitgliedstaaten, die gemäß Artikel 17 Absatz 5 die Möglichkeit einer Verlängerung der Übergangsregelungen in Anspruch nehmen, auf jeden Fall sicherstellen müssen, dass die Wochenarbeitszeit 52 Stunden pro Woche im Durchschnitt eines Bezugszeitraums von maximal sechs Monaten nicht überschreitet.
 - Artikel 17 Absatz 5 scheint in dieser Phase keine Verlängerung der Übergangsregelungen um *drei* Jahre vorzusehen. Der Mitgliedstaat sollte vielmehr beobachten, welche Fortschritte während der zusätzlichen zwei Jahre Übergangszeit gemacht werden, und auf dieser Grundlage bewerten, ob und in welchem Ausmaß mit besonderen Schwierigkeiten zu rechnen ist, die eine weitere Verlängerung erfordern. Sollte dies der Fall sein, kann der Mitgliedstaat dies entsprechend dem Verfahren in Artikel 17 Absatz 5 Unterabsatz 4 mitteilen.
 - Die nationalen Behörden sollten die Arbeitgeber des Gesundheitswesens ermutigen, Konsultationen mit den Vertretern der Ärzte in der Ausbildung gemäß Artikel 17 Absatz 5 Unterabsatz 6 aufzunehmen oder fortzusetzen, um — soweit möglich — eine Vereinbarung über die Regelungen, die während der Übergangszeit anzuwenden sind, und über die Maßnahmen zu erreichen, die zur allgemeinen Verringerung der Wochenarbeitszeit auf einen Durchschnitt von 48 Stunden bis zum Ende der Übergangszeit zu treffen sind.
 - Die nationalen Behörden werden aufgefordert, die Verbreitung dieser Stellungnahme sicherzustellen, damit sie gegebenenfalls von den zuständigen nationalen Behörden berücksichtigt werden kann.
-

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

im Rahmen von Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung („Arbeitszeitrichtlinie“)

Verlängerung der Übergangsregelungen für die Arbeitszeit von Ärzten in der Ausbildung in den Niederlanden

(2009/C 245/02)

1. Einleitung

Diese Stellungnahme basiert auf Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung⁽¹⁾ („Arbeitszeitrichtlinie“). Sie bezieht sich auf die Mitteilung, in der die Niederlande die Kommission gemäß dem genannten Artikel über ihre Absicht unterrichten, die Übergangsregelungen für die Höchstarbeitszeit von Ärzten in der Ausbildung bis zum 31. Juli 2011 zu verlängern.

Ärzte in der Ausbildung wurden aus dem Anwendungsbereich der ersten Arbeitszeitrichtlinie von 1993 ausgenommen. Dies wurde durch eine Änderungsrichtlinie im Jahr 2000 geändert, und durch die konsolidierte Arbeitszeitrichtlinie werden Ärzte in der Ausbildung in der gleichen Weise erfasst wie andere Arbeitnehmer⁽²⁾. Normalerweise darf gemäß Artikel 6 der Richtlinie die wöchentliche Arbeitszeit einschließlich der Überstunden im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschreiten⁽³⁾. Artikel 17 Absatz 5 der Arbeitszeitrichtlinie lässt jedoch Übergangsregelungen für die Anwendung dieser wöchentlichen Höchstarbeitszeit auf Ärzte in der Ausbildung zu.

Die einschlägigen Passagen von Artikel 17 Absatz 5:

„... Abweichungen (für Ärzte in der Ausbildung) von Artikel 6 (durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit von 48 Stunden) sind für eine Übergangszeit von fünf Jahren ab dem 1. August 2004 zulässig.

Die Mitgliedstaaten verfügen erforderlichenfalls über einen zusätzlichen Zeitraum von höchstens zwei Jahren (ab dem 1. August 2009), um den Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften im Zusammenhang mit ihren Zuständigkeiten für die Organisation und Bereitstellung von Gesundheitsdiensten und medizinischer Versorgung Rechnung zu tragen. Spätestens sechs Monate vor dem Ende der Übergangszeit unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission hierüber unter Angabe der Gründe, so dass die Kommission nach entsprechenden Konsultationen innerhalb von drei Monaten nach dieser Unterrichtung eine Stellungnahme abgeben kann. Falls der Mitgliedstaat der Stellungnahme der Kommission nicht folgt, rechtfertigt er seine Entscheidung. Die Unterrichtung und die Rechtfertigung des Mitgliedstaats sowie die Stellungnahme der Kommission werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und dem Europäischen Parlament übermittelt.

Die Mitgliedstaaten verfügen erforderlichenfalls über einen zusätzlichen Zeitraum von höchstens einem Jahr, um den besonderen Schwierigkeiten bei der Wahrnehmung der (im vorangegangenen) Unterabsatz (...) genannten Zuständigkeiten Rechnung zu tragen. Sie haben das Verfahren (dieses) Unterabsatzes [...] einzuhalten.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Zahl der Wochenarbeitsstunden keinesfalls einen Durchschnitt von 58 während der ersten drei Jahre der Übergangszeit, von 56 während der folgenden zwei Jahre und von 52 während des gegebenenfalls verbleibenden Zeitraums übersteigt. ...

...Abweichungen (für Ärzte in der Ausbildung) von Artikel 16 Buchstabe b) (Bezugszeitraum für die Berechnung der durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit) sind zulässig, vorausgesetzt, dass der Bezugszeitraum während des [...] ersten Teils der Übergangszeit (2004—2007) zwölf Monate und danach sechs Monate nicht übersteigt.“

In Artikel 17 Absatz 5 ist auch die Abstimmung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern über die Durchführung eventueller Übergangsregelungen vorgesehen: „Der Arbeitgeber konsultiert rechtzeitig die Arbeitnehmervertreter, um — soweit möglich — eine Vereinbarung über die Regelungen zu erreichen, die während der Übergangszeit anzuwenden sind.“ Solche Vereinbarungen müssen sich an die Begrenzungen in Artikel 17 Absatz 5 halten, können aber insbesondere festlegen, welche Maßnahmen zur Verringerung der Wochenarbeitszeit auf einen Durchschnitt von 48 Stunden bis zum Ende der Übergangszeit zu treffen sind.

⁽¹⁾ Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung, ABl. L 299 vom 18.11.2003, S. 9. Durch die Richtlinie werden zwei frühere Richtlinien, 93/104/EG und 2000/34/EG, konsolidiert und aufgehoben.

⁽²⁾ Die Richtlinie 2000/34/EG musste, was Ärzte in der Ausbildung betrifft, bis zum 1. August 2004 umgesetzt werden.

⁽³⁾ Gemäß den Artikeln 16, 17, 18 und 19 der Richtlinie kann der Durchschnitt über einen „Bezugszeitraum“ von maximal vier Monaten (Grundregel), sechs Monaten (durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften oder durch Tarifverträge, bei bestimmten Tätigkeiten einschließlich der Tätigkeit von Ärzten in der Ausbildung) oder zwölf Monaten (nur durch Tarifverträge) berechnet werden.

Diese Übergangsregelungen werden in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst.

Tabelle: Überblick über die Übergangsregelungen für Ärzte in der Ausbildung gemäß Artikel 17 Absatz 5

Zeitraum	Mögliche Abweichung	Bedingungen
1. August 2004—31. Juli 2009	Abweichung von der durchschnittlichen wöchentlichen Höchst- arbeitszeit von 48 Stunden	Durchschnittliche wöchentliche Höchst- arbeitszeit während der Übergangszeit: 1. August 2004—31. Juli 2007: Maximal 58 Stunden/Woche im Durch- schnitt. Der Bezugszeitraum (*) darf 12 Monate nicht überschreiten. 1. August 2007—31. Juli 2009: Maximal 56 Stunden/Woche im Durch- schnitt. Der Bezugszeitraum darf 6 Monate nicht überschreiten.
1. August 2009—31. Juli 2011	Verlängerung der oben genannten Abweichung von der Höchst- arbeitszeit von 48 Stunden	Falls erforderlich, um den Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften im Zusammenhang mit den Zuständig- keiten für die Organisation und Bereitstel- lung von Gesundheitsdiensten und medizi- nischer Versorgung Rechnung zu tragen. Ein Mitgliedstaat, der diese Abweichung in Anspruch zu nehmen beabsichtigt, muss die Kommission hierüber (unter Angabe der Gründe) bis zum 31. Januar 2009 unter- richten. Die Kommission gibt dazu eine Stel- lungnahme ab. Auf keinen Fall darf die durchschnittliche wöchentliche Höchst- arbeitszeit über 52 Stunden liegen. Der Bezugszeitraum darf 6 Monate nicht überschreiten.
1. August 2011—31. Juli 2012	Mögliche weitere Verlängerung der oben genannten Abweichung	Falls erforderlich, um den besonderen Schwierigkeiten bei der Wahrnehmung der oben genannten Zuständigkeiten Rechnung zu tragen. Ein Mitgliedstaat, der diese Abweichung in Anspruch zu nehmen beabsichtigt, muss die Kommission hierüber (unter Angabe der Gründe) bis zum 31. Januar 2011 unter- richten. Die Kommission gibt dazu eine Stel- lungnahme ab. Auf keinen Fall darf die durchschnittliche wöchentliche Höchst- arbeitszeit über 52 Stunden liegen. Der Bezugszeitraum darf 6 Monate nicht überschreiten.

(*) Der Bezugszeitraum ist der maximale Zeitraum, über den die durchschnittliche wöchentliche Höchst-
arbeitszeit berechnet werden darf.

2. Die Mitteilung des Mitgliedstaats

Mit Schreiben vom 27. Januar 2009 (registriert am 29. Januar 2009) unterrichteten die nationalen Behörden der Niederlande die Dienststellen der Kommission über ihre Absicht, die im Artikel 17 Absatz 5 vorgesehene Möglichkeit zu nutzen und in den Niederlanden für Ärzte in der Ausbildung besondere Übergangsregelungen während eines Zweijahreszeitraums ab 1. August 2009 beizubehalten. In der Mitteilung werden folgende Gründe angegeben:

- Nach innerstaatlichem Recht ⁽¹⁾ ist die durchschnittliche Arbeitszeit von Ärzten in der Ausbildung im Einklang mit Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie bereits für den Zeitraum bis 31. Juli 2009 auf 56 Stunden im Durchschnitt begrenzt, bezogen auf einen Bezugszeitraum von sechs Monaten.
- Außerdem wird der Bereitschaftsdienst bei der Berechnung der wöchentlichen Höchst-
arbeitszeit der Ärzte in der Ausbildung vollständig berücksichtigt.

(1) Arbeidstijdenbesluit (Arbeitszeitverordnung).

- Die Arbeitgeberorganisationen des Krankensektors⁽¹⁾ haben die nationalen Behörden jedoch informiert, dass es ihnen kurzfristig nicht möglich ist, durch entsprechende Regelungen die notwendigen Bereitschaftsdienste in Krankenhäusern bei einer durchschnittlichen Wochenarbeitszeit von 48 Stunden zu organisieren. Nach ihrem Dafürhalten ist es äußerst wichtig, dass für weitere zwei Jahre eine Höchst-arbeitszeit von 52 Stunden zugelassen wird, damit die notwendige Qualität und Kontinuität ärztlicher Dienstleistungen gewährleistet werden kann.
- Die nationalen Behörden vertreten die Auffassung, dass eine stufenweise Einführung der 48-Stunden-Woche den kulturellen Wandel im Krankensektor — für dessen Durchsetzung eine gewisse Zeit notwendig ist — erleichtern wird.
- Die nationalen Behörden haben dem Ersuchen der Arbeitgeberorganisationen des Krankensektors unter der nicht verhandelbaren Bedingung stattgegeben, dass die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen gemeinsam bis zum 1. August 2009 einen praktisch durchführbaren Plan erstellen, nach dem die durchschnittliche Wochenarbeitszeit bis zum 1. August 2011 auf 48 Stunden gesenkt wird.
- Mit Schreiben vom 22. Juli 2009 informierten die niederländischen Behörden die Kommission, die betroffenen Sozialpartner hätten sich am 22. Juli 2009 auf einen solchen Durchführungsplan geeinigt; die niederländischen Behörden würden diese Information bis Ende August 2009 offiziell bestätigen.

3. Ergebnisse der Konsultationen über die Mitteilung

Als Artikel 17 Absatz 5 angenommen wurde, erklärte die Kommission, sie werde die Wendung „nach entsprechenden Konsultationen“ im dritten Unterabsatz dieser Bestimmung so auslegen, dass die Kommission „die Sozialpartner auf europäischer Ebene sowie Vertreter der Mitgliedstaaten“ anhören soll, bevor sie eine Stellungnahme zu verlängerten Übergangsregelungen für Ärzte in der Ausbildung abgibt.⁽²⁾

Die Kommissionsdienststellen haben alle Mitgliedstaaten und die europäischen Sozialpartner ordnungsgemäß zu der von den Niederlanden erhaltenen Mitteilung konsultiert.

Antworten gingen von sieben Mitgliedstaaten ein (Bulgarien, Frankreich, Griechenland, Litauen, Luxemburg, Schweden und Spanien). Kein Mitgliedstaat erhob Einwände gegen die Wahrnehmung der verlängerten Übergangszeit durch die Niederlande.

BusinessEurope erklärte, sein Mitgliedsverband, die niederländische Industrie- und Arbeitgebervereinigung VNO-NCW, stehe hinter der Mitteilung der Niederlande. Auch bestätigte BusinessEurope, dass der Beschluss der niederländischen Behörden, die Übergangsregelungen in Anspruch zu nehmen, auf ein Ersuchen des Krankensektors selbst zurückgehe; die niederländische Krankenhausvereinigung, Mitglied der VNO-NCW, stimme diesem Konzept voll und ganz zu und unterstütze den Inhalt der von den nationalen Behörden an die Europäische Kommission gesandten Mitteilung.

Der EGB führte in einer vorläufigen Antwort an, die niederländischen Gewerkschaften seien offenbar der Ansicht, die nationalen Behörden hätten die Sozialpartner auf nationaler Ebene in dieser Frage nicht ausreichend konsultiert; es wurden dazu aber keine weiteren Einzelheiten geliefert.

4. Bewertung der Mitteilung vor dem Hintergrund der Richtlinie

Die Arbeitszeitrichtlinie wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat auf der Grundlage von Artikel 137 Absatz 2 EG-Vertrag verabschiedet, der ein Tätigwerden der Gemeinschaft zur Verbesserung der Arbeitsumwelt zum Schutz der Gesundheit und der Sicherheit der Arbeitnehmer vorsieht. Hauptzweck der Richtlinie ist die Festlegung von Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeitszeitgestaltung.

Nach den der Kommission vorliegenden Informationen stellt sich die Lage nach innerstaatlichem Recht folgendermaßen dar:

- Allgemein gilt eine wöchentliche Höchst-arbeitszeit von 48 Stunden im Durchschnitt, berechnet über einen Bezugszeitraum von maximal 16 Wochen. Innerhalb dieses Rahmens wird die Arbeitszeit durch detaillierte Tarifverträge geregelt. Allerdings wurden nach dem Arbeitszeitgesetz von 1996 so genannte „inaktive“ Zeiten des Bereitschaftsdienstes wie Ruhezeiten behandelt und nicht in die Berechnung der Wochenarbeitszeit einbezogen.

⁽¹⁾ Nederlandse Federatie van Universitair medische centra/NFU (Niederländischer Verband der Universitätskrankenhäuser) und Nederlandse Vereniging van ziekenhuizen/NVZ (Niederländische Krankenhausvereinigung).

⁽²⁾ Erklärung der Kommission betreffend die Umsetzung von Artikel 1 Absatz 6 der Richtlinie 2000/34/EG, ABl. L 195 vom 1.8.2000, S. 45.

- Nachdem der Europäische Gerichtshof in der Rechtssache *Jaeger* ⁽¹⁾ entschieden hatte, dass diese Zeiten für die Zwecke der Richtlinie voll als Arbeitszeit anzurechnen sind, wurde dieses Urteil von den nationalen Gerichten in mehreren Rechtssachen angewandt, die den Krankhaussektor und die Rettungsdienste betrafen. In der Folge wurde das niederländische Arbeitszeitgesetz durch die Arbeitszeitverordnung 605/2005 dahingehend geändert, dass inaktive Zeiten während des Bereitschaftsdienstes am Arbeitsplatz als Arbeitszeit definiert werden. Nach innerstaatlichem Recht waren Tarifverträge, die vor dieser Änderung geschlossen worden waren, nun ungültig, da sie der neuen Definition nicht entsprachen.
- Da die nationalen Behörden davon ausgingen, dass diese Änderung erhebliche Auswirkungen auf den Gesundheits- und Pflegesektor haben würde, führten sie 2005 als befristete Maßnahme eine begrenzte „Opt-out“-Möglichkeit gemäß Artikel 22 der Richtlinie für diejenigen Bereiche ein, in denen Bereitschaftsdienst eine große Rolle spielt.
- Bei dieser befristeten Maßnahme ist die Inanspruchnahme des „Opt-out“ auf Situationen beschränkt, in denen der Bereitschaftsdienst für die Kontinuität und die Qualität der Dienstleistung erforderlich ist und nicht durch Änderung der Arbeitsorganisation vermieden werden kann. Voraussetzung ist ein entsprechender Tarifvertrag und die persönliche Einwilligung des betroffenen Arbeitnehmers. Zulässig ist das „Opt-out“ nur, wenn für ausgefallene tägliche oder wöchentliche Ruhezeit eine sofortige Ausgleichsruhezeit gewährt wird. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, kann ein Arbeitnehmer einwilligen, durchschnittlich bis zu 60 Stunden pro Woche (einschließlich Bereitschaftsdienst), berechnet über einen Zeitraum von maximal 26 Wochen, zu arbeiten.

Vor dem Hintergrund dieser Informationen vertritt die Kommission die Ansicht, dass die in der Richtlinie für die Nutzung dieser Abweichung vorgesehenen Schutzbestimmungen offenbar ordnungsgemäß umgesetzt worden sind.

Nach Auffassung der Kommission wäre es (insgesamt) besonders wünschenswert, den nationalen Behörden die Flexibilität einzuräumen, das Ausbildungs- und Arbeitssystem generell neu zu organisieren, wenn dadurch die Inanspruchnahme langer Arbeitszeiten von Ärzten, die sich zum „Optout“ bereit erklären, reduziert werden kann.

Unter Berücksichtigung der Reaktionen auf die Konsultation, insbesondere vonseiten der betroffenen Sozialpartner, können nach Ansicht der Kommission die von den nationalen Behörden vorgebrachten Gründe als berechtigt akzeptiert werden.

5. Fazit

Aufgrund der obigen Überlegungen vertritt die Kommission folgende Auffassung:

- Es kann akzeptiert werden, dass die Niederlande im Einklang mit Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie 2003/88/EG (Arbeitszeitrichtlinie) bis zu zwei zusätzliche Jahre ab 1. August 2009 benötigen, ehe sie die in Artikel 6 der Richtlinie vorgesehene Höchstarbeitszeit auf Ärzte in der Ausbildung anwenden können.
- Es ist zu unterstreichen, dass die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 17 Absatz 5 in dieser Situation auf jeden Fall sicherstellen müssen, dass die Wochenarbeitszeit 52 Stunden pro Woche im Durchschnitt eines Bezugszeitraums von maximal sechs Monaten nicht überschreitet.
- Es wird zur Kenntnis genommen, dass die nationalen Behörden die mitgeteilte Regelung davon abhängig machen, dass die betroffenen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen auf nationaler Ebene bis zum 1. August 2009 einen gemeinsamen Plan erstellen, nach dem die durchschnittliche Wochenarbeitszeit im Krankhaussektor bis zum 1. August 2011 auf 48 Stunden gesenkt wird. Ein solcher Plan wurde offensichtlich am 22. Juli 2009 vereinbart.
- Die Arbeitgeber auf nationaler Ebene werden aufgefordert, die Vertreter der Ärzte in der Ausbildung zu informieren und gemäß Artikel 17 Absatz 5 Unterabsatz 6 zu konsultieren, um – soweit möglich – eine Vereinbarung über die Regelungen, die während der Übergangszeit anzuwenden sind, und über die Maßnahmen zu erreichen, die zur allgemeinen Verringerung der Wochenarbeitszeit auf einen Durchschnitt von 48 Stunden bis zum Ende der Übergangszeit zu treffen sind.
- Die nationalen Behörden werden aufgefordert, für die Verbreitung dieser Stellungnahme zu sorgen, damit sie gegebenenfalls von den zuständigen nationalen Behörden berücksichtigt werden kann.

⁽¹⁾ Rechtssache *Jaeger* (C-151/02).

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION**im Rahmen von Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung („Arbeitszeitrichtlinie“)****Verlängerung der Übergangsregelungen für die Arbeitszeit von Ärzten in der Ausbildung in Ungarn**

(2009/C 245/03)

1. Einleitung

Diese Stellungnahme gründet sich auf Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung⁽¹⁾ („Arbeitszeitrichtlinie“). Sie bezieht sich auf die Mitteilung, in der Ungarn die Kommission gemäß dem genannten Artikel über seine Absicht unterrichtet, die Übergangsregelungen für die Höchstarbeitszeit von Ärzten in der Ausbildung bis zum 31. Juli 2011 zu verlängern.

Ärzte in der Ausbildung wurden aus dem Anwendungsbereich der ersten Arbeitszeitrichtlinie von 1993 ausgenommen. Dies wurde durch eine Änderungsrichtlinie im Jahr 2000 geändert, und durch die konsolidierte Arbeitszeitrichtlinie werden Ärzte in der Ausbildung in gleicher Weise erfasst wie andere Arbeitnehmer⁽²⁾. Normalerweise darf gemäß Artikel 6 der Richtlinie die wöchentliche Arbeitszeit einschließlich Überstunden im Durchschnitt 48 Stunden nicht überschreiten.⁽³⁾ Artikel 17 Absatz 5 der Arbeitszeitrichtlinie lässt jedoch Übergangsregelungen für die Anwendung dieser wöchentlichen Höchstarbeitszeit auf Ärzte in der Ausbildung zu.

Die einschlägigen Passagen von Artikel 17 Absatz 5:

„... Abweichungen (für Ärzte in der Ausbildung) von Artikel 6 (durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit von 48 Stunden) sind für eine Übergangszeit von fünf Jahren ab dem 1. August 2004 zulässig.

Die Mitgliedstaaten verfügen erforderlichenfalls über einen zusätzlichen Zeitraum von höchstens zwei Jahren (ab dem 1. August 2009), um den Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften im Zusammenhang mit ihren Zuständigkeiten für die Organisation und Bereitstellung von Gesundheitsdiensten und medizinischer Versorgung Rechnung zu tragen. Spätestens sechs Monate vor dem Ende der Übergangszeit unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission hierüber unter Angabe der Gründe, so dass die Kommission nach entsprechenden Konsultationen innerhalb von drei Monaten nach dieser Unterrichtung eine Stellungnahme abgeben kann. Falls der Mitgliedstaat der Stellungnahme der Kommission nicht folgt, rechtfertigt er seine Entscheidung. Die Unterrichtung und die Rechtfertigung des Mitgliedstaats sowie die Stellungnahme der Kommission werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und dem Europäischen Parlament übermittelt.

Die Mitgliedstaaten verfügen erforderlichenfalls über einen zusätzlichen Zeitraum von höchstens einem Jahr, um den besonderen Schwierigkeiten bei der Wahrnehmung der (im vorangegangenen) Unterabsatz (...) genannten Zuständigkeiten Rechnung zu tragen. Sie haben das Verfahren (dieses) Unterabsatzes (...) einzuhalten.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Zahl der Wochenarbeitsstunden keinesfalls einen Durchschnitt von 58 während der ersten drei Jahre der Übergangszeit, von 56 während der folgenden zwei Jahre und von 52 während des gegebenenfalls verbleibenden Zeitraums übersteigt....

... Abweichungen (für Ärzte in der Ausbildung) von Artikel 16 Buchstabe b (Bezugszeitraum für die Berechnung der durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit) sind zulässig, vorausgesetzt, dass der Bezugszeitraum während des (...) ersten Teils der Übergangszeit (2004—2007) zwölf Monate und danach sechs Monate nicht übersteigt.“

In Artikel 17 Absatz 5 ist auch die Abstimmung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern über die Durchführung eventueller Übergangsregelungen vorgesehen: „Der Arbeitgeber konsultiert rechtzeitig die Arbeitnehmervertreter, um — soweit möglich — eine Vereinbarung über die Regelungen zu erreichen, die während der Übergangszeit anzuwenden sind.“ Solche Vereinbarungen müssen sich an die Begrenzungen in Artikel 17 Absatz 5 halten, können aber insbesondere festlegen, welche Maßnahmen zur Verringerung der Wochenarbeitszeit auf einen Durchschnitt von 48 Stunden bis zum Ende der Übergangszeit zu treffen sind.

⁽¹⁾ Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung, ABl. L 299 vom 18.11.2003, S. 9. Durch die Richtlinie werden zwei frühere Richtlinien, 93/104/EG und 2000/34/EG, konsolidiert und aufgehoben.

⁽²⁾ Die Richtlinie 2000/34/EG musste, was Ärzte in der Ausbildung betrifft, bis zum 1. August 2004 umgesetzt werden.

⁽³⁾ Gemäß den Artikeln 16, 17, 18 und 19 der Richtlinie kann der Durchschnitt über einen „Bezugszeitraum“ von maximal vier Monaten (Grundregel), sechs Monaten (durch einzelstaatliche Rechtsvorschriften oder durch Tarifverträge, bei bestimmten Tätigkeiten einschließlich der Tätigkeit von Ärzten in der Ausbildung) oder zwölf Monaten (nur durch Tarifverträge) berechnet werden.

Diese Übergangsregelungen werden in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst.

Tabelle: Überblick über die Übergangsregelungen für Ärzte in der Ausbildung gemäß Artikel 17 Absatz 5

Zeitraum	Mögliche Abweichung	Bedingungen
1. August 2004—31. Juli 2009	Abweichung von der durchschnittlichen wöchentlichen Höchstarbeitszeit von 48 Stunden	Durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit während der Übergangszeit: 1. August 2004—31. Juli 2007: Maximal 58 Stunden/Woche im Durchschnitt. Der Bezugszeitraum (*) darf 12 Monate nicht überschreiten. 1. August 2007—31. Juli 2009: Maximal 56 Stunden/Woche im Durchschnitt. Der Bezugszeitraum darf 6 Monate nicht überschreiten.
1. August 2009—31. Juli 2011	Verlängerung der oben genannten Abweichung von der Höchstarbeitszeit von 48 Stunden	Falls erforderlich, um den Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Arbeitszeitsvorschriften im Zusammenhang mit den Zuständigkeiten für die Organisation und Bereitstellung von Gesundheitsdiensten und medizinischer Versorgung Rechnung zu tragen. Ein Mitgliedstaat, der diese Abweichung in Anspruch zu nehmen beabsichtigt, muss die Kommission hierüber (unter Angabe der Gründe) bis zum 31. Januar 2009 unterrichten. Die Kommission gibt dazu eine Stellungnahme ab. Auf keinen Fall darf die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit über 52 Stunden liegen. Der Bezugszeitraum darf 6 Monate nicht überschreiten.
1. August 2011—31. Juli 2012	Mögliche weitere Verlängerung der oben genannten Abweichung	Falls erforderlich, um den besonderen Schwierigkeiten bei der Wahrnehmung der oben genannten Zuständigkeiten Rechnung zu tragen. Ein Mitgliedstaat, der diese Abweichung in Anspruch zu nehmen beabsichtigt, muss die Kommission hierüber (unter Angabe der Gründe) bis zum 31. Januar 2011 unterrichten. Die Kommission gibt dazu eine Stellungnahme ab. Auf keinen Fall darf die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit über 52 Stunden liegen. Der Bezugszeitraum darf 6 Monate nicht überschreiten.

(*) Der Bezugszeitraum ist der maximale Zeitraum, über den die durchschnittliche wöchentliche Höchstarbeitszeit berechnet werden darf.

2. Die Mitteilung des Mitgliedstaats

Mit Schreiben vom 28. Januar 2009 (registriert am 3. Februar 2009) unterrichteten die nationalen Behörden Ungarns die Kommissionsdienststellen über ihre Absicht, die in Artikel 17 Absatz 5 vorgesehene Möglichkeit zu nutzen und besondere Übergangsregelungen beizubehalten, um für Ärzte in der Ausbildung eine durchschnittliche Wochenarbeitszeit von bis zu 52 Stunden während eines Zeitraums von zwei Jahren ab 1. August 2009 zuzulassen.

In der Mitteilung werden folgende Gründe angegeben:

- Nach innerstaatlichem Recht ⁽¹⁾ wird die Wochenarbeitszeit von Ärzten, die ihre erste Facharztausbildung beginnen, im Einklang mit Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie bereits bis 31. Juli 2009 auf durchschnittlich 56 Stunden begrenzt.
- Ungarn ist jedoch noch nicht in der Lage, die durchschnittliche Wochenarbeitszeit von Ärzten in der Ausbildung ab dem 1. August 2009 auf 48 Stunden zu begrenzen. Die nationalen Behörden stellen fest, dass die Organisation des Bereitschaftsdienstes im Gesundheitswesen infolge der Urteile des Gerichtshofs ⁽²⁾ schwieriger geworden ist, da dieser entschieden hat, dass Bereitschaftsdienst am Arbeitsplatz und im Rahmen der Rufbereitschaft geleistete Arbeitsstunden als Arbeitszeit anzusehen sind. Ungarn hat diese Vorgabe in innerstaatliches Recht umgesetzt.

⁽¹⁾ Artikel 28 Absatz 6 des Gesetzes LXXXIV von 2003 über bestimmte Aspekte der Gesundheitsdienste.

⁽²⁾ Es wird Bezug genommen auf die Urteile des Gerichtshofs in den Rechtssachen *SIMAP* (C-303/98), *Jaeger* (C-151/02) und *Dellas* (C-14/04).

- Es ist außerdem notwendig, das System der Facharztausbildung zu ändern, um diesen neuesten Entwicklungen Rechnung zu tragen. Der Bereitschaftsdienst wird als wesentlicher Teil der Ausbildung angesehen; derzeit ist eine längere Arbeitszeit als 48 Stunden noch erforderlich, damit die Ärzte in der Ausbildung bestimmte Fälle systematisch betreuen und möglichst rasch die Kenntnisse und Fähigkeiten erwerben können, die sie für eine eigenständige Tätigkeit brauchen. Die notwendigen Ruhezeiten sind jedoch sichergestellt.
- Zurzeit wird die Ausbildung reformiert. Es ist aber eine längere Übergangszeit erforderlich, um die Bestimmungen für diejenigen zu ändern, die ihre Ausbildung bereits während der Übergangszeit begonnen haben, insbesondere was den Bedarf an Humanressourcen, finanzielle Aspekte, das Versorgungssystem und die Ausbildungsinhalte betrifft.
- Ungarn ist der Auffassung, dass auch die Personalprobleme im Gesundheitswesen die Anwendung der zweijährigen Übergangszeit rechtfertigen. In diesem Zeitraum können sich die Gesundheitsdienstleister auf die Anwendung der allgemeinen Regeln für Ärzte in der Ausbildung vorbereiten.

3. Ergebnisse der Konsultationen über die Mitteilung

Als Artikel 17 Absatz 5 angenommen wurde, erklärte die Kommission, sie werde die Wendung „nach entsprechenden Konsultationen“ im dritten Unterabsatz dieser Bestimmung so auslegen, dass die Kommission „die Sozialpartner auf europäischer Ebene sowie Vertreter der Mitgliedstaaten“ anhören soll, bevor sie eine Stellungnahme zu verlängerten Übergangsregelungen für Ärzte in der Ausbildung abgibt. ⁽¹⁾

Die Kommissionsdienststellen haben alle Mitgliedstaaten und die europäischen Sozialpartner ordnungsgemäß zu der von Ungarn erhaltenen Mitteilung konsultiert.

Antworten gingen von acht Mitgliedstaaten ein (Bulgarien, Frankreich, Griechenland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Schweden und Spanien). Kein Mitgliedstaat erhob Einwände gegen die Wahrnehmung der verlängerten Übergangszeit durch Ungarn.

Von der Arbeitgeberseite der europäischen Sozialpartner ging keine Antwort zur Absicht Ungarns ein.

Der EGB reagierte auf die Konsultation und teilte mit, dass die betroffene ungarische Gewerkschaft, die die Ärzte und die Ärzte in Ausbildung vertritt (ungarischer Ärzteverband), die Notwendigkeit zweier weiterer Jahre Übergangszeit, wie sie von den nationalen Behörden gefordert werden, akzeptiert. Sie stimmt auch zu, dass mehr Zeit für die erforderlichen Änderungen in der Organisation der ärztlichen Ausbildung benötigt wird. Allerdings vertritt die Gewerkschaft die Ansicht, sie sei, ebenso wie die ungarische Ärztekammer, nicht ausreichend über die Regelungen für die verlängerte Übergangszeit oder die Änderung der ärztlichen Ausbildung informiert oder konsultiert worden.

4. Bewertung der Mitteilung vor dem Hintergrund der Richtlinie

Die Arbeitszeitrichtlinie wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat auf der Grundlage von Artikel 137 Absatz 2 EG-Vertrag verabschiedet, der ein Tätigwerden der Gemeinschaft zur Verbesserung der Arbeitsumwelt zum Schutz der Gesundheit und der Sicherheit der Arbeitnehmer vorsieht. Hauptzweck der Richtlinie ist die Festlegung von Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeitszeitgestaltung.

Nach den der Kommission vorliegenden Informationen stellt sich die Lage in Ungarn nach innerstaatlichem Recht folgendermaßen dar:

- Ungarn hält die gemäß Artikel 17 Absatz 5 bis zum 31. Juli 2009 geltenden Übergangsbegrenzungen bereits ein, da es die vorgeschriebene Höchstarbeitszeit von wöchentlich 58 Stunden (im Durchschnitt) bis 1. August 2007 und wöchentlich 56 Stunden (im Durchschnitt) bis 1. August 2009 umgesetzt hat. Ein Ministerialerlass regelt die Bedingungen für diese zusätzlichen Stunden, die (so erklären die nationalen Behörden) dazu dienen sollen, dass genügend Ärzte zur Sicherstellung von Not- und Bereitschaftsdienst zur Verfügung stehen.
- Früher wurde im Gesundheitswesen der Bereitschaftsdienst am Arbeitsplatz für die Berechnung der wöchentlichen Arbeitszeit entweder überhaupt nicht oder nur teilweise berücksichtigt. Die nationalen Gerichte entschieden aber im Jahr 2005, dass der Bereitschaftsdienst im Einklang mit den Urteilen des Europäischen Gerichtshofs ⁽²⁾ als Arbeitszeit behandelt werden muss. Ungarn änderte sein einschlägiges innerstaatliches Gesetz im Jahr 2007 ⁽³⁾ dahingehend, dass jeder Bereitschaftsdienst am Arbeitsplatz ab 1. Januar 2008 voll als Arbeitszeit angerechnet werden muss.

⁽¹⁾ Erklärung der Kommission betreffend die Umsetzung von Artikel 1 Absatz 6 der Richtlinie 2000/34/EG, ABL L 195 vom 1.8.2000, S. 45.

⁽²⁾ Rechtssachen SIMAP (C-303/98) und Jaeger (C-151/02).

⁽³⁾ Gesetz LXXII von 2007 zur Änderung des Gesetzes über Gesundheitsdienste.

- Ungarn nutzt das „Opt-out“ (Abweichung gemäß Artikel 22 der Richtlinie) für das Gesundheitswesen ⁽¹⁾, und entsprechend können Ärzte in der Ausbildung mehr als 48 Stunden pro Woche arbeiten, wenn sie sich im Voraus schriftlich dazu bereit erklären. Die in der Richtlinie für die Nutzung dieser Abweichung vorgesehenen Schutzbestimmungen scheinen ordnungsgemäß umgesetzt worden zu sein. Allerdings kann es sich bei den zusätzlichen Arbeitsstunden um bis zu 12 normale Arbeitsstunden pro Woche oder bis zu 24 Stunden Bereitschaftsdienst pro Woche handeln (was maximal bis zu 72 Stunden pro Woche im Durchschnitt ergeben kann).

Nach Auffassung der Kommission wäre es besonders wünschenswert, den nationalen Behörden die Flexibilität einzuräumen, das Ausbildungs- und Arbeitssystem insgesamt neu zu organisieren, wenn dadurch die Inanspruchnahme langer Arbeitszeiten von Ärzten, die sich zum „Opt-out“ bereit erklären, reduziert werden kann.

Unter Berücksichtigung der Reaktionen auf die Konsultation, insbesondere vonseiten der betroffenen Sozialpartner, können nach Ansicht der Kommission die von den nationalen Behörden vorgebrachten Gründe als berechtigt akzeptiert werden.

5. Fazit

Aufgrund der obigen Überlegungen vertritt die Kommission folgende Auffassung:

- Es kann akzeptiert werden, dass Ungarn im Einklang mit Artikel 17 Absatz 5 der Arbeitszeitrichtlinie bis zu zwei zusätzliche Jahre ab 1. August 2009 benötigt, ehe es die Arbeitszeit von Ärzten in der Ausbildung auf durchschnittlich maximal 48 Stunden pro Woche senken kann. Dies ist erforderlich, um vorübergehenden Schwierigkeiten bei der Wahrnehmung der Zuständigkeiten Ungarns für die Organisation und Bereitstellung von Gesundheitsdiensten und medizinischer Versorgung Rechnung zu tragen.
- Es ist zu unterstreichen, dass die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 17 Absatz 5 in dieser Situation auf jeden Fall sicherstellen müssen, dass die Wochenarbeitszeit 52 Stunden pro Woche im Durchschnitt eines Bezugszeitraums von maximal sechs Monaten nicht überschreitet.
- Die nationalen Behörden werden aufgefordert, die Vertreter der Ärzte in der Ausbildung zu informieren und gemäß Artikel 17 Absatz 5 Unterabsatz 6 zu konsultieren, um — soweit möglich — eine Vereinbarung über die Regelungen, die während der Übergangszeit anzuwenden sind, und über die Maßnahmen zu erreichen, die zur allgemeinen Verringerung der Wochenarbeitszeit auf einen Durchschnitt von 48 Stunden bis zum Ende der Übergangszeit zu treffen sind.
- Die nationalen Behörden werden aufgefordert, für die Verbreitung dieser Stellungnahme zu sorgen, damit sie gegebenenfalls von den zuständigen nationalen Behörden berücksichtigt werden kann.

⁽¹⁾ Abschnitt 13 des Gesetzes über Gesundheitsdienste von 2003, in der 2004 und 2007 geänderten Fassung.

II

*(Mitteilungen)*MITTEILUNGEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER EUROPÄISCHEN
UNION

KOMMISSION

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache COMP/M.5594 — TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2009/C 245/04)

Am 28. September 2009 hat die Kommission nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Der vollständige Wortlaut der Entscheidung ist nur auf Deutsch verfügbar und wird in einer um etwaige Geschäftsgeheimnisse bereinigten Fassung auf den folgenden beiden EU-Websites veröffentlicht:

- Website der GD Wettbewerb zur Fusionskontrolle (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Auf dieser Website können Fusionsentscheidungen anhand verschiedener Angaben wie Unternehmensname, Nummer der Sache, Datum der Entscheidung oder Wirtschaftszweig abgerufen werden,
 - der Website EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Hier kann diese Entscheidung anhand der Celex-Nummer 32009M5594 abgerufen werden. EUR-Lex ist das Internetportal zum Gemeinschaftsrecht.
-

IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE UND EINRICHTUNGEN DER
EUROPÄISCHEN UNION

RAT

BESCHLUSS DES RATES

vom 9. Oktober 2009

zur Ernennung der italienischen, der luxemburgischen und der maltesischen Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Beratenden Ausschusses für die soziale Sicherheit der Wanderarbeitnehmer

(2009/C 245/05)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1408/71 des Rates vom 14. Juni 1971 zur Anwendung der Systeme der sozialen Sicherheit auf Arbeitnehmer und Selbstständige sowie deren Familienangehörige, die innerhalb der Gemeinschaft zu- und abwandern ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 82,

gestützt auf die Kandidatenlisten, die dem Rat von den jeweiligen Regierungen der Mitgliedstaaten unterbreitet worden sind,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat hat mit Beschluss vom 30. März 2009 ⁽²⁾ die Mitglieder und die stellvertretenden Mitglieder des Beratenden Ausschusses für die soziale Sicherheit der Wanderarbeitnehmer für die Zeit vom 30. März 2009 bis zum 29. März 2011 mit Ausnahme einiger Mitglieder, zu denen auch die italienischen, die luxemburgischen und die maltesischen Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder zählten, ernannt.
- (2) Die Regierungen Italiens, Luxemburgs und Maltas haben Kandidaten für einige zu besetzende Sitze vorgeschlagen —

BESCHLIESST:

Einziges Artikel

Zu Mitgliedern und stellvertretenden Mitgliedern des Beratenden Ausschusses für die soziale Sicherheit der Wanderarbeitnehmer für die Zeit bis zum 29. März 2011 werden ernannt:

VERTRETER DER REGIERUNG

Land	Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
Italien	Frau Maria Grazia CATALDI	Frau Enza AMATO
Luxemburg	Herr Claude EWEN Herr Romain EWERT	Frau Mady KRIES

⁽¹⁾ ABl. L 149 vom 5.7.1971, S. 2.

⁽²⁾ ABl. C 83 vom 7.4.2009, S. 19.

VERTRETER DER ARBEITNEHMERVERBÄNDE

Land	Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
Italien	Herr Michele ZERILLO Herr Gianluca LODETTI	Herr Enrico MORONI
Luxemburg	Herr Eduardo DIAS Herr Vincent JACQUET	Frau Tania MATIAS
Malta	Frau Margaret MAGRIN Herr Martin BALZAN	Herr Terry GOSDEN

VERTRETER DER ARBEITGEBERVERBÄNDE

Land	Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
Italien	Frau Paola ASTORRI Herr Giacomo Emilio CURATOLO	Frau Elvira MASSIMIANO
Luxemburg	Herr François ENGELS Herr Tom HERMES	Frau Fabienne LANG

Geschehen zu Luxemburg am 9. Oktober 2009.

Im Namen des Rates
Die Präsidentin
Å. TORSTENSSON

BESCHLUSS DES RATES**vom 9. Oktober 2009****über die Ernennung der slowenischen Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Beratenden Ausschusses für die soziale Sicherheit der Wanderarbeitnehmer**

(2009/C 245/06)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1408/71 des Rates vom 14. Juni 1971 zur Anwendung der Systeme der sozialen Sicherheit auf Arbeitnehmer und Selbstständige sowie deren Familienangehörige, die innerhalb der Gemeinschaft zu- und abwandern ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 82,

gestützt auf die Kandidatenlisten, die dem Rat von den Regierungen der Mitgliedstaaten unterbreitet worden sind,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat hat mit Beschluss vom 30. März 2009 ⁽²⁾ die Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Beratenden Ausschusses für die soziale Sicherheit der Wanderarbeitnehmer mit Ausnahme einiger Mitglieder, zu denen auch die slowenischen Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder zählten, für die Zeit vom 30. März 2009 bis zum 29. März 2011 ernannt.
- (2) Die slowenische Regierung hat Kandidaten für einige zu besetzende Sitze vorgeschlagen —

BESCHLIESST:

Einziges Artikel

Zu Mitgliedern und stellvertretenden Mitgliedern des Beratenden Ausschusses für die soziale Sicherheit der Wanderarbeitnehmer werden für die Zeit bis zum 29. März 2011 folgende Personen ernannt:

VERTRETER DER REGIERUNG

Land	Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
Slowenien	Frau Jana LOVŠIN Frau Zvezdana VEBER-HARTMAN	Frau Janja ROMIH

VERTRETER DER ARBEITNEHMERVERBÄNDE

Land	Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
Slowenien	Frau Metka ROKSANDIĆ Frau Maja KONJAR	Herr Ivan AŠENBERGER

VERTRETER DER ARBEITGEBERVERBÄNDE

Land	Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
Slowenien	Frau Urška JEREB Herr Tomaž BERNIK	Frau Slavi PIRŠ

Geschehen zu Luxemburg am 9. Oktober 2009.

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

Å. TORSTENSSON

⁽¹⁾ ABl. L 149 vom 5.7.1971, S. 2.

⁽²⁾ ABl. C 83 vom 7.4.2009, S. 19.

BESCHLUSS DES RATES**vom 9. Oktober 2009****über die Ernennung zweier stellvertretender Mitglieder des Verwaltungsrates der Europäischen Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen**

(2009/C 245/07)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1365/75 des Rates vom 26. Mai 1975 über die Gründung einer Europäischen Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 6,

gestützt auf die von den Regierungen der Mitgliedstaaten und von den Arbeitnehmerorganisationen und den Arbeitgeberverbänden vorgelegten Kandidatenlisten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit Beschluss vom 24. November 2007 ⁽²⁾ hat der Rat die Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Verwaltungsrates der Europäischen Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen mit Ausnahme einiger stellvertretender Mitglieder — darunter ein spanisches und ein niederländisches stellvertretendes Mitglied — für die Zeit vom 1. Dezember 2007 bis zum 30. November 2010 ernannt.
- (2) Der Europäische Gewerkschaftsbund hat Kandidaten für zwei freie Sitze benannt —

BESCHLIESST:

Einziges Artikel

Zu stellvertretenden Mitgliedern des Verwaltungsrates der Europäischen Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen werden für die Zeit bis zum 30. November 2010 die folgenden Personen ernannt:

VERTRETER DER ARBEITNEHMERORGANISATIONEN

Land	Stellvertretende Mitglieder
Niederlande	Herr Arie WOLTMEIJER
Spanien	Frau Janire DOMINGUEZ

Geschehen zu Luxemburg am 9. Oktober 2009.

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

Å. TORSTENSSON

⁽¹⁾ ABl. L 139 vom 30.5.1975, S. 1.

⁽²⁾ ABl. C 282 vom 24.11.2007, S. 10.

KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾

12. Oktober 2009

(2009/C 245/08)

1 Euro =

Währung	Kurs	Währung	Kurs		
USD	US-Dollar	1,4765	AUD	Australischer Dollar	1,6289
JPY	Japanischer Yen	132,99	CAD	Kanadischer Dollar	1,5248
DKK	Dänische Krone	7,4442	HKD	Hongkong-Dollar	11,4432
GBP	Pfund Sterling	0,93330	NZD	Neuseeländischer Dollar	2,0106
SEK	Schwedische Krone	10,2978	SGD	Singapur-Dollar	2,0633
CHF	Schweizer Franken	1,5175	KRW	Südkoreanischer Won	1 727,25
ISK	Isländische Krone		ZAR	Südafrikanischer Rand	10,9490
NOK	Norwegische Krone	8,3275	CNY	Chinesischer Renminbi Yuan	10,0748
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	HRK	Kroatische Kuna	7,2552
CZK	Tschechische Krone	25,821	IDR	Indonesische Rupiah	14 012,10
EEK	Estnische Krone	15,6466	MYR	Malaysischer Ringgit	5,0201
HUF	Ungarischer Forint	269,45	PHP	Philippinischer Peso	68,786
LTL	Litauischer Litas	3,4528	RUB	Russischer Rubel	43,5885
LVL	Lettischer Lat	0,7093	THB	Thailändischer Baht	49,219
PLN	Polnischer Zloty	4,2540	BRL	Brasilianischer Real	2,5735
RON	Rumänischer Leu	4,2860	MXN	Mexikanischer Peso	19,4780
TRY	Türkische Lira	2,1595	INR	Indische Rupie	68,6420

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

V

(Bekanntmachungen)

VERWALTUNGSVERFAHREN

KOMMISSION

Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Arbeitsprogramms „Menschen“ 2010 des 7. Rahmenprogramms (EG) für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration*(2009/C 245/09)*

Hiermit wird zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des 2010 Arbeitsprogramms des 7. Rahmenprogramms „Menschen“ der Europäischen Gemeinschaft für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (2007—2013) aufgefordert.

Für folgende Einzelaufforderung werden Vorschläge erbeten (Fristen und Mittelausstattung sind dem Wortlaut der Aufforderung zu entnehmen, die auf der Internetseite CORDIS veröffentlicht sind):

Spezifisches Programm „Menschen“

Aufforderungstitel	Kennnummer der Aufforderung
Nacht der Forscher	FP7-PEOPLE-2010-NIGHT

Diese Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen entspricht dem Arbeitsprogramm 2010, das die Kommission mit Beschluss C(2009) 5892 vom 29.7.2009 verabschiedet hat.

Praktische Einzelheiten zur Aufforderung, das Arbeitsprogramm und der Leitfaden für Antragsteller sind über die Internetseite CORDIS zugänglich: <http://cordis.europa.eu/fp7/calls/>

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

KOMMISSION

STAATLICHE BEIHILFE — GRIECHENLAND

**Staatliche Beihilfe C 21/09 (ex N 105/08, ex N 168/08 und ex N 169/08) — Hafeninfrastruktur —
Staatliche Finanzierung von Infrastruktur und Ausrüstung im Hafen von Piräus**

Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/C 245/10)

Mit Schreiben vom 13. Juli 2009, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Griechenland ihren Beschluss mitgeteilt, wegen eines Teils der vorerwähnten Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

Die Kommission hat beschlossen, keine Einwände gegen bestimmte andere im nachfolgenden Schreiben beschriebene Maßnahmen zu erheben.

Die Kommission fordert alle Beteiligten auf, sich innerhalb eines Monats ab dem Datum dieser Veröffentlichung zu den Maßnahmen, derentwegen das Verfahren eingeleitet wird, zu äußern. Die Stellungnahmen sind an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Direktion A
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22964104

Alle Stellungnahmen werden Griechenland übermittelt. Beteiligte, die eine Stellungnahme abgeben, können unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass ihre Identität nicht bekanntgegeben wird.

ZUSAMMENFASSUNG

I. VERFAHREN

Am 25. Februar und am 28. März 2008 meldete die griechische Regierung bei der Kommission drei Maßnahmen (die Beihilfen N 105/08, N 168/08 und N 169/08) im Hinblick auf verschiedene Investitionen im Hafen von Piräus an.

Die Kommission hat beschlossen, in Bezug auf einige Investitionen (siehe unten) das förmliche Prüfverfahren gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten, gegen zwei der angemeldeten Investitionen jedoch keine Einwände zu erheben. Die erste dieser Investitionen betrifft den Bau einer Fahrgastbrücke im Fahrgasthafen von Piräus für insgesamt 2 626 717 EUR (Beihilfe N 105/08). Nach Ansicht der Kommission enthält die entsprechende staatliche Finanzierung keine Elemente staatlicher Beihilfen. Bei der zweiten Maßnahme handelt es sich um den Bau von zwei kleinen Landungsbrücken im Fahrgasthafen von Piräus für insgesamt 2 467 800 EUR (Beihilfe N 105/08). In diesem Fall kam die Kommission zu

dem Schluss, dass die entsprechende staatliche Finanzierung zwar Elemente staatlicher Beihilfen enthält, diese jedoch mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.

II. BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN, DERENTWEGEN DIE KOMMISSION DAS VERFAHREN EINLEITET

Die griechische Regierung beabsichtigt, die Gesamtkosten für den Bau einer Landungsbrücke an Pier I des Containerterminals im Hafen von Piräus und die Beschaffung der für diese Landungsbrücke vorgesehenen Ausrüstung in Höhe von insgesamt 35 000 000 EUR vollständig aus staatlichen Mitteln zu finanzieren (Beihilfe N 168/08). Von dieser Maßnahme profitiert ausschließlich die Piraeus Port Authority S.A. (im Folgenden „PPA“), die diese Infrastruktur nutzen und betreiben wird.

Darüber hinaus will die griechische Regierung auch die Kosten für die Beschaffung von Be- und Entladeausrüstung im Bereich des Containerterminals des Hafens von Piräus in Höhe von insgesamt 17 813 000 EUR vollständig übernehmen

(Beihilfe N 169/08). Einen Teil dieser Ausrüstungen kann die PPA nutzen, der Rest ist Teil der Hafeninfrastuktur, die dem Konzessionsinhaber auf der Grundlage einer europaweiten offenen und transparenten Ausschreibung zur Verfügung gestellt wird. Entsprechend der Konzessionsvereinbarung ist der Konzessionsinhaber verpflichtet, Pier II auszubauen und eine neue Pier III zu errichten; außerdem wird er im Containerterminal Hafendienste erbringen. Hinsichtlich der Erbringung dieser Dienste wird der Konzessionsinhaber mit der PPA in Wettbewerb stehen.

III. WÜRDIGUNG DER MAßNAHME

Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

Die Kommission ist nach einer ersten Prüfung der Ansicht, dass die Bereitstellung staatlicher Mittel für den Bau der Landungsbrücke an Pier I (Beihilfe N 168/08) sowie für die Beschaffung der gesamten Ausrüstung (sowohl im Rahmen der Beihilfe N 168/08 als auch im Rahmen der Beihilfe N 169/08) in Bezug auf die Endverbraucher keine staatliche Beihilfe darstellt, da Infrastruktur und Ausrüstung allen Nutzern diskriminationsfrei offenstehen.

Nach Auffassung der Kommission ist die staatliche Finanzierung der Ausrüstung, die dem Konzessionsinhaber zur Verfügung gestellt wird, auch in Bezug auf diesen keine staatliche Beihilfe, da er für ihre Nutzung auf der Grundlage einer öffentlichen Ausschreibung den marktüblichen Preis bezahlt.

Dennoch kommt die Kommission nach einer ersten Prüfung zu der Ansicht, dass die staatliche Finanzierung der Landungsbrücke und aller damit verbundenen Ausrüstungen eine staatliche Beihilfe zugunsten der PPA darstellt, da diese die Kosten für Investitionen in Infrastruktur im Hafen von Piräus, die sie normalerweise zu tragen hätte, nicht aufzubringen braucht.

Vereinbarkeit der Beihilfe

Die staatliche Beihilfe zugunsten der PPA wurde auf der Grundlage des Artikels 86 Absatz 2 und des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag geprüft. Die Kommission ist zunächst der Auffassung, dass die angemeldeten geplanten Maßnahmen nicht als mit Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag vereinbar eingestuft werden können, da keine rechtmäßig und angemessen definierte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse vorliegt, mit der die PPA betraut wurde, und nicht gewährleistet ist, dass die bereitgestellten Mittel dem angestrebten Ziel angemessen sind.

Hinsichtlich der Anwendung der Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag stellt die Kommission fest, dass alle geprüften Maßnahmen den Zielen der Verkehrspolitik der Gemeinschaft entsprechen. Dennoch ist zu untersuchen, ob die Investitionen auch mit einem geringeren Beitrag des Staates oder ganz ohne staatliche Mittel möglich gewesen wären. Dabei sind die verschiedenen Infrastrukturtypen, auf die sich die einzelnen Investitionsvorhaben beziehen, getrennt zu betrachten. Die Kommission fordert daher die griechische Regierung auf, eine detaillierte Aufschlüsselung der Investitionskosten und der staatlichen Mittel vorzulegen, insbesondere in Bezug auf die geplante Landungsbrücke an Pier I und die Suprastrukturen für Pier I.

Die Kommission stellt fest, dass die Landungsbrücke an Pier I des Containerterminals eine Infrastruktur darstellt, für die in der Regel erhebliche Kapitalinvestitionen erforderlich sind, und dass solche Infrastrukturinvestitionen normalerweise nicht auf rein kommerzieller Grundlage getätigt werden. Daher könnte eine staatliche Maßnahme erforderlich sein.

Die für Pier I geplante Ausrüstung sowie die Ausrüstung, die der PPA und dem Konzessionsinhaber zur Verfügung gestellt werden soll, sind demgegenüber nach Auffassung der Kommission Teil der so genannten Suprastruktur, die in der Regel auf rein kommerzieller Grundlage privat finanziert wird. Daher bezweifelt die Kommission, dass eine solche staatliche Finanzierung erforderlich ist und dass die PPA nicht in der Lage wäre, diese Ausrüstung aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Da die Kommission bisher keine Erfahrung mit der staatlichen Finanzierung von Suprastrukturen in einem so großen und äußerst wettbewerbsorientierten Hafen hat, möchte sie in dieser Angelegenheit die Meinung anderer Beteiligten einholen.

Die Tatsache, dass der Staat die Kosten für die Infrastrukturelemente vollständig übernimmt, lässt außerdem Zweifel daran aufkommen, dass die betreffende staatliche Maßnahme angemessen und auf das erforderliche Maß beschränkt ist.

Hinsichtlich des Wettbewerbs innerhalb des Hafens und zwischen Häfen kommt die Kommission nach einer ersten Prüfung zu der Auffassung, dass der Eingriff des Staates in die geprüften Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen der PPA und dem Konzessionsinhaber haben wird, da Letzterer sein Angebot im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung bereits in Kenntnis der Wettbewerbsposition der PPA nach der Durchführung der angemeldeten Investitionsvorhaben vorlegte.

Dennoch hat die Kommission Zweifel, ob die staatliche Finanzierung der Infrastruktur, die von der PPA genutzt werden soll, nicht dem Wettbewerb zwischen Häfen abträglich ist und nicht den Handel zwischen Mitgliedstaaten in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinsamen Interesse zuwider läuft. Dies gilt insbesondere für die Beschaffung von Ausrüstung (Suprastrukturen), da solche Infrastruktureinrichtungen in der Regel von den Hafenbetreibern selbst finanziert werden.

WORTLAUT DES SCHREIBENS

„Η Επιτροπή επιθυμεί να ενημερώσει την Ελλάδα ότι, κατόπιν εξέτασης των πληροφοριών που υπέβαλαν οι αρχές της χώρας σας σχετικά με τα ως άνω μέτρα, έχει ληφθεί η απόφαση κίνησης της διαδικασίας που ορίζεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Οι ελληνικές αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, κοινοποίησαν στην Επιτροπή, με ηλεκτρονικά μηνύματα της 25ης Φεβρουαρίου και της 28ης Μαρτίου 2008, τα προαναφερθέντα μέτρα. Οι κοινοποιήσεις καταχωρήθηκαν στο μητρώο κρατικών ενισχύσεων με στοιχεία αναφοράς αριθ. N 105/08, N 168/08 και N 169/08.
- (2) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με επιστολές της στις 4 Ιουνίου 2008, στις 28 Αυγούστου 2008, στις 18 Φεβρουαρίου 2009 και στις 16 Απριλίου 2009⁽¹⁾ ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες, τις οποίες διαβίβασαν οι ελληνικές αρχές με τις επιστολές της 27ης Ιουνίου 2008, της 14ης Οκτωβρίου 2008, της 23ης Δεκεμβρίου 2008, της 13ης Μαρτίου 2009 και της 15ης Μαΐου 2009⁽²⁾, αντιστοίχως.

⁽¹⁾ Στοιχείο αναφοράς: TREN(2008) D/423861, TREN(2008) D/432683, TREN(2009) D/43829, και TREN(2009) D/50782.

⁽²⁾ Καταχωρήθηκε με στοιχεία αναφοράς: TREN(2008) A/508196, TREN(2008) A/523428, TREN(2008) A/5020, TREN(2008) A/12294 και TREN(2009) A/18832.

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

1.1. Περιγραφή του δικαιούχου

- (3) Η εταιρεία, *Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.* ή *Piraeus Port Authority S.A.* (εφεξής αναφερόμενος ως ο ΟΛΠ) ιδρύθηκε με το νόμο 2688/1999, μετά την μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, οργανισμού δημόσιου δικαίου, που ιδρύθηκε το 1930, σε εταιρεία κοινής ωφελείας. Βάσει σύμβασης παραχώρησης η οποία υπεγράφη με το Ελληνικό Δημόσιο⁽³⁾ ο ΟΛΠ έλαβε το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης του Λιμένος Πειραιώς, ενώ το Δημόσιο διατηρεί την κυριότητα της ακίνητης υποδομής του Λιμένος. Ο ΟΛΠ έχει αναλάβει καθήκοντα διαχείρισης, περιλαμβανομένης της ευθύνης για την κατασκευή και τη μεταγενέστερη διαχείριση/συντήρηση έργων υποδομής.
- (4) Ο ΟΛΠ είναι, συνεπώς, δημόσια επιχείρηση με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας στην οποία το Ελληνικό Δημόσιο έχει κατέχει μεγαλύτερο μέρος των μετοχών (το 74 % των μετοχών⁽⁴⁾). Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι ο ΟΛΠ έχει ιδιωτικοποιηθεί εν μέρει με τους ιδιώτες μετόχους να κατέχουν το μικρότερο μέρος των μετοχών (το 26 %). Οι μετοχές του ΟΛΠ είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Ωστόσο, από νομικής πλευράς, παραμένει δημόσια επιχείρηση κατά την έννοια του ελληνικού διοικητικού δικαίου καθώς: (α) το Ελληνικό Δημόσιο είναι κάτοχος του μεγαλύτερου μέρους των μετοχών, και κατά συνέπεια, έχει την ικανότητα άσκησης ελέγχου, και (β) ασκεί τη διαχείριση και την εκμετάλλευση του Λιμένος Πειραιώς βάσει σύμβασης παραχώρησης από το Δημόσιο.
- (5) Οι βασικές δραστηριότητες του ΟΛΠ είναι οι εξής: α) δημιουργία, η οργάνωση και λειτουργία όλων των μερών της λιμενικής υποδομής, β) παροχή λιμενικών υπηρεσιών σε πλοία, η φόρτωση/εκφόρτωση και η αποθήκευση εμπορευμάτων και οχημάτων, και γ) παροχή υπηρεσιών προς επιβάτες ακτοπλοΐας και τα κρουαζιερόπλοια.
- (6) Επιπλέον, η εταιρεία παρέχει εγκαταστάσεις και υπηρεσίες σε πλοία (παροχή ύδατος, ηλεκτρικής ενέργειας, τηλεπικοινωνιών, διαχείριση αποπλυμάτων, κλπ.) και άλλες παρεπόμενες υπηρεσίες (λειτουργία εκθεσιακού/συνεδριακού κέντρου, υπόγειο και υπέργειο χώρο στάθμευσης, ενοικίαση γης και χώρου κτιρίων σε τρίτα μέρη έναντι πληρωμής, ενοικίαση ζώνης επισκευής πλοίων σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις επισκευής και κατασκευής πλοίων, κλπ.).

1.2. Δομή του Λιμένος

- (7) Ο λιμένας Πειραιώς χωρίζεται σε δύο ζώνες (βλ. παράρτημα): το εμπορικό λιμάνι και το επιβατικό λιμάνι.
- (8) Το **εμπορικό λιμάνι** διαθέτει 3 τερματικούς σταθμούς.
- i) Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων

Ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων έχει δύο προβλήτες συνολικού μήκους 2,8 χιλ., επιφάνειας 900 000 μ², με αποθηκευτικό χώρο 626 000 μ² και ετήσια χωρητικότητα 1,6 — 1,8 εκατ. ισοδύναμων μονάδων είκοσι ποδών (TEUs). Η υποδομή του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων επεκτείνεται με την επέκταση του προβλήτα I, την ανανέωση του εξοπλισμού του προ-

βλήτα II και την κατασκευή νέου προβλήτα III, με χωρητικότητα εμπορευματοκιβωτίων 1 000 000 TEUs ετησίως. Στόχος της εν λόγω επέκτασης είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας και η κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης.

Ο προβλήτας I σήμερα επεκτείνεται και κατά την ολοκλήρωσή του το 2009 θα αυξήσει την χωρητικότητα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων σε 1 000 000 TEUs. Ο προβλήτας II επεκτείνεται επίσης και θα έχει χωρητικότητα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων 1 000 000 TEUs το 2012.

ii) Σταθμός φορτίων

Ο σταθμός φορτίων χειρίζεται γενικά φορτία και στερεά φορτία χύδην και παρέχει τη δυνατότητα φόρτωσης και εκφόρτωσης πλοίων με κυλιόμενη φορτοεκφόρτωση (roll-on/roll-off) (εφεξής αναφερόμενα ως "Ro-Ro"). Η διακίνηση γενικών φορτίων, το 2007, ανήλθε συνολικά σε 6 278 635 μετρικούς τόνους, η διακίνηση στερεών φορτίων χύδην σε 606 454 μετρικούς τόνους και η διακίνηση Ro-Ro σε 1 108 928 μετρικούς τόνους.

iii) Σταθμός αυτοκινήτων

Ο λιμένας Πειραιώς διαθέτει τρεις τερματικούς σταθμούς αυτοκινήτων συνολικού μήκους 1,4 χιλ., χερσαία περιοχή 180 000 μ², αποθηκευτική χωρητικότητα 12 000 αυτοκινήτων και χωρητικότητα μεταφόρτωσης 670 000 μονάδων ετησίως. Το 2007 από το σταθμό αυτοκινήτων διήλθαν [...] (*) επιβατικά αυτοκίνητα [...] (*).

- (9) Το **επιβατικό λιμάνι** διαθέτει δύο επιβατικούς τερματικούς σταθμούς οι οποίοι προορίζονται αντιστοίχως για ακτοπλοΐα και κρουαζιέρες. Ο λιμένας Πειραιώς είναι το μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι στην Ευρώπη και ένα από τα μεγαλύτερα επιβατικά λιμάνια του κόσμου με συνολική κίνηση 21 522 917 ατόμων κατά το 2007. Ο επιβατικός τερματικός σταθμός για την ακτοπλοΐα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη σύνδεση σχεδόν όλων των ελληνικών νήσων με την ηπειρωτική χώρα και, πιο συγκεκριμένα, με την πρωτεύουσα της Ελλάδας. Το 2007 διακινήθηκαν περίπου σε 8 εκατομμύρια επιβάτες.

1.3. Σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ΟΛΠ και του Δημοσίου

- (10) Στις 13 Φεβρουαρίου 2002 υπεγράφη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΛΠ.
- (11) Σύμφωνα με την εν λόγω σύμβαση το Δημόσιο εκχώρησε στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης της γης, των κτιρίων και της υποδομής της λιμενικής χερσαίας ζώνης του λιμένος Πειραιώς⁽⁵⁾.
- (12) Ειδικότερα, στη σύμβαση παραχώρησης προβλέπεται το δικαίωμα του ΟΛΠ να αναθέτει με υπεργολαβία τη λειτουργία μέρους του λιμένος σε τρίτους έναντι αμοιβής⁽⁶⁾.
- (13) Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης είναι 40 έτη, με την δυνατότητα παράτασης με νέα γραπτή συμφωνία⁽⁷⁾.

(*) Εμπιστευτικές πληροφορίες.

(5) Βλ. άρθρο 1 παράγραφος 1 της σύμβασης παραχώρησης σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της, και το άρθρο 3 σχετικά με το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης.

(6) Άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο iii).

(7) Άρθρο 4 παράγραφος 2.

(3) Μέρος 2 στη συνέχεια.

(4) Δεδομένα της 14.3.2008, Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

- (14) Δυνάμει του άρθρου 5 της σύμβασης παραχώρησης ο ΟΛΠ καταβάλλει στο Ελληνικό Δημόσιο το 1 % των ετήσιων συνολικών εσόδων του κατά τα πρώτα τρία έτη της παραχώρησης για το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του λιμένος Πειραιώς. Το εν λόγω ποσοστό αυξήθηκε στο 2 % των ετήσιων εσόδων μετά το τρίτο έτος της παραχώρησης. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, η μέθοδος υπολογισμού του ποσού βάσει της σύμβασης παραχώρησης τους επιτρέπει να έχουν άμεση συμμετοχή στα έσοδα και στα κέρδη της εταιρείας. Η εν λόγω μέθοδος είναι ισοδύναμη ως προς τη λειτουργία και, μέχρι ενός σημείου, ευνοϊκότερη για το Δημόσιο απ' ό,τι ένας μηχανισμός συμμετοχής στα κέρδη.
- (15) Τα λιμενικά τέλη (δικαιώματα και αμοιβές) που εισπράττονται από τον ΟΛΠ καθορίζονται βάσει ενός κώδικα που καθορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο νόμο ⁽⁸⁾ και στη σύμβαση παραχώρησης ⁽⁹⁾. Μόλις ληφθεί απόφαση σχετικά με τις λιμενικές επιβαρύνσεις, οι εν λόγω επιβαρύνσεις κοινοποιούνται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
- (16) Οι επιβαρύνσεις οι οποίες προβλέπονται στον κώδικα συχνά προσαρμόζονται, ώστε να αντανακλούν τις μεταβαλλόμενες συνθήκες, αλλά όχι περισσότερες από μία φορά ανά έτος ⁽¹⁰⁾.
- (17) Το άρθρο 21 παράγραφος 2 της σύμβασης παραχώρησης ορίζει σαφώς ότι "κατά τον καθορισμό και την εφαρμογή των δασμών και των επιβαρύνσεων του για εργασίες και υπηρεσίες, ο ΟΛΠ διασφαλίζει τη διαφανή και ενιαία εφαρμογή τους και αποφεύγει οιαδήποτε διάκριση ανάμεσα στους χρήστες του λιμένος. Ωστόσο, ο ΟΛΠ δικαιούται να παρέχει κλιμακωτές εκπτώσεις βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, που πρέπει να καθορίζονται λεπτομερώς στους καταλόγους δασμών του".

1.4. Ανάθεση από τον ΟΛΠ της διαχείρισης μέρους του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων

1.4.1. Διακήρυξη δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού

- (18) Στις 25 Νοεμβρίου 2008 ο ΟΛΠ ανέθεσε στην εταιρεία COSCO Pacific Limited (εφεξής αναφερόμενη ως "COSCO" ή "η παραχωρησιούχος") βάσει σύμβασης παραχώρησης τον υφιστάμενο προβλήτα II και το μελλοντικό προβλήτα III κατόπιν δημόσιου πανευρωπαϊκού πλειοδοτικού διαγωνισμού ⁽¹¹⁾ για τις υπηρεσίες διαχείρισης λιμένος. Στον εν λόγω διαγωνισμό του ΟΛΠ έλαβαν μέρος δύο εταιρίες, η COSCO Pacific Ltd και μία από την κοινοπραξία αποτελούμενη από τις εταιρείες Hutchison Port Holdings L.T.D., Hutchison Ports Investments S.A.R.L., Alapis Joint Stock Company S.A. και Lyd S.A.
- (19) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών προέβλεπε διαδικασίες προσφυγής. Ωστόσο, δεν υποβλήθηκε από κάποιον εκ των

συμμετεχόντων καμία προσφυγή στις δικαστικές αρχές σχετικά με τη διαδικασία υποβολής προσφορών ή το τελικό αποτέλεσμα. Επιπρόσθετα, η διαδικασία και το σχέδιο σύμβασης ελέγχθηκαν και εγκρίθηκαν από το Ελληνικό Ελεγκτικό Συνέδριο.

- (20) Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης που απετέλεσε αντικείμενο του διαγωνισμού είναι 30 έτη και θα παραταθεί αυτομάτως σε 35 έτη υπό τον όρο ότι η κατασκευή του προβλήτα III από την παραχωρησιούχο θα ολοκληρωθεί εμπρόθεσμα. Ο ΟΛΠ έχει το δικαίωμα να παρατείνει μονομερώς την παραχώρηση για 5 επιπλέον έτη με πιθανή αύξηση των τελών παραχώρησης και τροποποίηση των εγγυήσεων με την επιφύλαξη ειδοποίησης της παραχωρησιούχου 24 μήνες πριν τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης.
- (21) Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι θα υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται από τον ΟΛΠ στον προβλήτα I και αυτών που παρέχονται από την παραχωρησιούχο στον προβλήτα II και στο μελλοντικό προβλήτα III, και αυτό ήταν ένας από τους στόχους της επιλογής ιδιώτη παρόχου λιμενικών υπηρεσιών.

1.4.2. Αντικείμενο της παραχώρησης

- (22) Ο ΟΛΠ παραχωρεί στην παραχωρησιούχο την εκμετάλλευση και την αποκλειστική χρήση του επονομαζόμενου "Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων", ο οποίος αποτελείται από τον υφιστάμενο προβλήτα II, προς αναβάθμιση, το νέο προβλήτα III, προς κατασκευή, και την παρακείμενη περιοχή τους, καθώς και τη χρήση της παρακείμενης θαλάσσιας περιοχής ελιγμών ελλιμενισμού πλοίων, η οποία επιτρέπει την ασφαλή πρόσδεση και εξυπηρέτηση των πλοίων.
- (23) Η παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένη να παρέχει ολόκληρο το φάσμα των λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες σχετίζονται με τη λειτουργία του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- (24) Το μέρος 10 παράγραφος 1 σημείο η της σύμβασης παραχώρησης προβλέπει ότι η παραχωρησιούχος διασφαλίζει την πρόσβαση των χρηστών του λιμένος στη βάση της ισότητας και της δίκαιης μεταχείρισης.
- (25) Όλες οι αναβαθμίσεις του προβλήτα II, όπως επίσης και η κατασκευή και η λειτουργία του ανατολικού μέρους του προβλήτα III θα χρηματοδοτηθούν πλήρως από την παραχωρησιούχο με δική της επιβάρυνση. Συνεπώς, η παραχωρησιούχος δεν θα λάβει δημόσιο χρήμα για τις επενδύσεις της.
- (26) Επιπρόσθετα, η παραχωρησιούχος αναλαμβάνει όλους τους (εμπορικούς) κινδύνους όσον αφορά τις αναβαθμίσεις και την κατασκευή της απαραίτητης υποδομής. Η παραχωρησιούχος αναλαμβάνει επίσης μία σειρά υποχρεώσεων αναφορικά με τη διασφάλιση εγγυημένης χωρητικότητας του Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.
- (27) Σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, η παραχωρησιούχος θα πρέπει να καταβάλει στον ΟΛΠ τα ακόλουθα τέλη:

1.4.3. Τέλη παραχώρησης

- Αρχική αμοιβή: 50 000 000 EUR προς πληρωμή στον ΟΛΠ πριν την έναρξη ισχύος της σύμβασης παραχώρησης.
- Συμπληρωματική αμοιβή: 70 000 EUR προς καταβολή σε πέντε ισόποσες ετήσιες δόσεις.

⁽⁸⁾ Άρθρο 2, παράγραφος 7 του νόμου 2688/1999.

⁽⁹⁾ Άρθρο 21.

⁽¹⁰⁾ Άρθρο 21 παράγραφος 1 της σύμβασης παραχώρησης.

⁽¹¹⁾ Δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα. Στοιχεία αναφοράς: 2008/S 20-026332 στις 30.1.2008, και τροποποιήθηκε με στοιχεία αναφοράς: 2008/S 54-072476 στις 18.3.2008, παρατείνοντας την προθεσμία υποβολής προσφορών μέχρι τις 19.5.2008.

- **Μεταβλητή αμοιβή:** ένα ποσοστό των ετήσιων συνολικών εσόδων της παραχωρησιούχου. Το εν λόγω ποσό θα ανέρχεται στο 21 % των εσόδων για την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2009 μέχρι την 30η Σεπτεμβρίου 2017 και στο 24,5 % για την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2017 μέχρι την 30η Σεπτεμβρίου 2044.
- **Εγγυημένη αμοιβή:** μέρος της μεταβλητής αμοιβής θα καταβάλλεται ετησίως ανεξαρτήτως των πραγματικών εσόδων. Η εν λόγω πληρωμή θα αυξάνεται σταδιακά καθόλη τη διάρκεια της σύμβασης από τα 16 667 920 ευρώ κατά το πρώτο έτος στα 166 828 678 ευρώ κατά το τελευταίο έτος της σύμβασης.
- **Πάγια ετήσια αμοιβή I:** καθορίζεται από το μήκος των θέσεων πρόσδεσης που είναι διαθέσιμες για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η εν λόγω αμοιβή ανέρχεται σε 1 800 ευρώ ανά μέτρο μήκους ετησίως και υπολογίζεται βάσει των τιμών του 2008⁽¹²⁾. Η πάγια ετήσια αμοιβή I θα προσαρμόζεται ετησίως κατά 2 %, προσαυξανόμενη κατά την τιμή του δείκτη τιμών καταναλωτή (ΔΤΚ) για το εν λόγω έτος (δηλαδή, 2 % + ΔΤΚ). Σε περίπτωση που ο ΔΤΚ έχει αρνητική διακύμανση, η βάση προσαρμογής είναι 2 %.
- **Πάγια ετήσια αμοιβή II:** καθορίζεται από την έκταση επιφάνειας των προβλητών του Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΝΣΕ) που είναι διαθέσιμη για σκοπούς εκμετάλλευσης. Η εν λόγω αμοιβή ανέρχεται σε 4 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο των προβλητών του ΝΣΕ ετησίως βάσει των τιμών του 2008⁽¹³⁾. Η ίδια αρχή ετήσιας προσαρμογής, βάσει του ΔΤΚ, ισχύει επ' αυτού.
- **Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης (IRR):** σε συμμόρφωση με τους όρους που ορίζονται στην προσφορά, σε περίπτωση που ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης του επενδυμένου κεφαλαίου υπερβεί για την παραχωρησιούχο το 16 % σε πραγματικές τιμές, κατά την επόμενη οικονομική χρήση τα κέρδη τα οποία υπερβαίνουν αυτό το ποσοστό κατανέμονται ισότιμα μεταξύ της παραχωρησιούχου και του ΟΛΠ.

1.5. Περιγραφή των κοινοποιηθέντων έργων

- (28) Τα κοινοποιηθέντα μέτρα αφορούν τη μερική χρηματοδότηση έργων λιμενικών υποδομών μέσω κρατικών πόρων. Τα έργα καλύπτουν την κατασκευή:
- μικρών προβλητών (“δοντιών”) και μίας πεζογέφυρας για την πρόσβαση των επιβατών στο ακτοπλοϊκό/επιβατικό τμήμα του λιμένα του Πειραιά (εφεξής αναφερόμενο ως “ο Κεντρικός Λιμένας” ή “ο Επιβατικός Λιμένας”) συνολικού κόστους 2 467 800 EUR και 2 626 717 ευρώ αντιστοίχως (που έχει καταχωρηθεί με τον αριθμό N 105/08),
 - μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του λιμένος Πειραιώς και του παρακείμενου εξοπλισμού⁽¹⁴⁾ συνολικού κόστους 35 000 000 EUR (που έχει καταχωρηθεί με τον αριθμό N 168/08),

— εξοπλισμού φόρτωσης — εκφόρτωσης⁽¹⁵⁾ συνολικού κόστους 17 813 000 EUR στο τμήμα Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα του Πειραιά (που έχει καταχωρηθεί με τον αριθμό 169/2008).

- (29) Η Επιτροπή αποφάσισε να αξιολογήσει μαζί τις τρεις κοινοποιήσεις με μία απόφαση, καθώς σχετίζονται με έργα υποδομής εντός του λιμένα του Πειραιά και χρηματοδοτούνται με τον ίδιο τρόπο.
- (30) Όλα τα προβλεπόμενα έργα θα χρηματοδοτηθούν πλήρως μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος (στο εξής “Το επιχειρησιακό πρόγραμμα”) “Οδικόι Άξονες, Λιμάνια & Αστική Ανάπτυξη”, του οποίου η Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ανήκει στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα αποτελεί μέρος του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης για κοινοτικές διαρθρωτικές παρεμβάσεις στις περιφέρειες που υπάγονται στο στόχο αριθ. 1 στην Ελλάδα⁽¹⁶⁾ και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή⁽¹⁷⁾. Το Δημόσιο θα συμμετέχει επίσης με δική του χρηματοδότηση σε κάθε έργο μαζί με τη χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (εφεξής αναφερόμενο ως “ΕΤΠΑ”).
- (31) Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι όλες οι επιχειρήσεις οι οποίες είναι υπεύθυνες για τα έργα που υπάγονται στις τρεις κοινοποιήσεις έχουν επιλεγεί σύμφωνα με τους εθνικούς και ευρωπαϊκούς κανόνες σύναψης συμβάσεων, αναλόγως με το εάν το υπό εξέταση έργο υφίσταται ή υπερβαίνει τα κατώτατα όρια τα οποία προβλέπονται στο άρθρο 16 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ⁽¹⁸⁾.
- (32) Οι μικρές προβλήτες και η πεζογέφυρα (υπόθεση αριθ. N 105/08), καθώς και μέρος του μικρού προβλήτα του προβλήτα I (υπόθεση αριθ. N 168/08) έχουν ήδη κατασκευαστεί. Παρομοίως, έχει ήδη πραγματοποιηθεί η αγορά του εξοπλισμού για το τμήμα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμένος Πειραιώς (υπόθεση αριθ. N 169/08). Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι όλες οι εργασίες άρχισαν μετά την υποβολή ξεχωριστής αίτησης χρηματοδότησης από το επιχειρησιακό πρόγραμμα για κάθε έργο εκ μέρους του ΟΛΠ προς την αρχή διαχείρισης. Επιπλέον, η χρηματοδότηση των έργων διασφαλίστηκε με τραπεζικά δάνεια χωρίς

⁽¹²⁾ Το αρχικό ποσό αντιπροσωπεύει το τρέχον μήκος του κρηπιδότουχου του προβλήτα II (μήκους 2011 μέτρων), το οποίο πρέπει να αυξηθεί δεόντως κατά 803 μέτρα μόλις το διευρυμένο μήκος του προβλήτα III γίνει διαθέσιμο για εμπορική εκμετάλλευση.

⁽¹³⁾ Η αξία καθορίζεται βάσει των τρεχόντων διαθέσιμων 373 365 τετραγωνικών μέτρων του προβλήτα II και θα προσαρμοσθεί με επαύξηση κατά 152 672 τετραγωνικά μέτρα μόλις η επέκταση του προβλήτα III καταστεί διαθέσιμη για εμπορική εκμετάλλευση.

⁽¹⁴⁾ 3 γερανοί Super Post Panamax και 2 γερανοί Panamax.

⁽¹⁵⁾ Συγκεκριμένα, το έργο προβλέπει την προμήθεια 5 ημρυμουλκούμενων εμπορευματοκιβωτίων, 12 ελκυστήρων RoRo, 4 τηλεσκοπικών γερανών εμπορευματοκιβωτίων, 18 γερανογεφυρών, 1 αυτόματο γερανό, 4 ανυψωτικών μηχανημάτων, 1 ηλεκτρικό περονοφόρο φορτηγού οχήματος, 1 πετρελαιοκίνητου περονοφόρου φορτηγού οχήματος και 10 τερματικών ελκυστήρων.

⁽¹⁶⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2001 για την έγκριση του κοινοτικού πλαισίου στήριξης για τις κοινοτικές διαρθρωτικές παρεμβάσεις στις περιφέρειες που υπάγονται στο στόχο αριθ. 1 στην Ελλάδα [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2000) 3405] (2002/322/ΕΚ), ΕΕ L 122 της 8.5.2002, σ. 7.

⁽¹⁷⁾ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αριθ. Ε(2001) 534/19.3.2001 για την έγκριση του Επιχειρησιακού Προγράμματος Οδικόι Άξονες, Λιμάνια & Αστική Ανάπτυξη, απόφαση της Επιτροπής αριθ. Ε(2004) 5674/23.12.2004 για την έγκριση της 1ης αναθεώρησης του και αποφάσεις αριθ. Ε(2005) 5912/22.12.2005 και C(2006) 6421/7.12.2006 για την έγκριση της 2ης και 3ης αναθεώρησης τους, αντιστοίχως.

⁽¹⁸⁾ Οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1).

προνομιακές εγγυήσεις ή οποιαδήποτε άλλα πλεονεκτήματα. Οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν περαιτέρω ότι ο ΟΛΠ έχει ξεκινήσει τα υπό εξέταση έργα γνωρίζοντας ότι έχει οριστεί ως δυνητικός δικαιούχος του ως άνω αναφερόμενου Επιχειρησιακού Προγράμματος και, ως εκ τούτου, έχει την εύλογη προσδοκία να λάβει λάβει δημόσιους πόρους για τη χρηματοδότηση των έργων, παρόλο που μέχρι σήμερα δεν έχουν ακόμη χορηγηθεί τέτοιοι πόροι. Ωστόσο, λόγω της αύξησης της κίνησης επιβατών και της επικείμενης σύμβασης παραχώρησης με ιδιώτη παραχωρησιούχο, ο ΟΛΠ έπρεπε να ξεκινήσει τα έργα πριν την έκδοση της απόφασης ένταξης των έργων στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα και τα είχε χρηματοδοτήσει προσωρινά με τραπεζικά δάνεια.

(33) Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές θα ήταν οικονομικά αδύνατο για τον ΟΛΠ να καλύψει τις δαπάνες των εν λόγω έργων με ιδίους πόρους, καθώς τα λειτουργικά του έσοδα είναι σαφώς ανεπαρκή για τον σκοπό αυτό. Επιπλέον, η λιμενική υποδομή δεν ανήκει στην κυριότητα του ΟΛΠ, και συνεπώς, ο ΟΛΠ δεν μπορεί να αιτιολογήσει την πλήρη αξία της στα πάγια στοιχεία ενεργητικού του, ενώ παράλληλα είναι νομικώς υποχρεωμένος να διαθέσει υποδομή υψηλής ποιότητας και να την αναβαθμίσει, εάν χρειαστεί.

(34) Πρέπει να σημειωθεί ότι, όπως η υφιστάμενη λιμενική υποδομή η οποία ανήκει αποκλειστικά στο Δημόσιο, έτσι και η νέα υποδομή που πρόκειται να κατασκευασθεί θα παραμείνει στην κυριότητα του Δημοσίου και ο ΟΛΠ απλώς θα την κατασκευάσει και θα την εκμεταλλευτεί.

1.5.1. Κατασκευή μικρών προβλητών (“δοντιών”) και μίας πεζογέφυρας στον ακτοπλοϊκό/επιβατικό τερματικό σταθμό (υπόθεση αριθ. N 105/08)

(35) Στην υπόθεση αριθ. N 105/08 η υπό εξέταση προγραμματισμένη χρηματοδότηση αφορά τα ακόλουθα δύο έργα υποδομής στο τμήμα ακτοπλοϊκών οχηματοαγωγών πλοίων/επιβατών του λιμένα του Πειραιά:

α) μικρούς προβλήτες στην περιοχή Dock I του Κεντρικού Λιμένα, κόστους 2 647 800 EUR.

β) πεζογέφυρα κόστους 2 626 718 EUR.

(36) Οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι, παρόλο που οι κρουαζιέρες εξυπηρετούνται και από τον επιβατικό λιμένα, υπάρχει ένας φυσικός διαχωρισμός των εν λόγω δραστηριοτήτων σε μία ζώνη Κρουαζιερών, η οποία είναι απομονωμένη από τον υπόλοιπο επιβατικό λιμένα. Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν περαιτέρω ότι τα δύο έργα θα εξυπηρετήσουν αποκλειστικά τις μεταφορικές ανάγκες των ελληνικών νήσων και δεν συνδέονται με κανέναν τρόπο με τη ζώνη κρουαζιερών.

(37) Όσον αφορά τους μικρούς προβλήτες, θα έχουν μία έκταση επιφάνειας 900μ² και 1 100μ² και θα αποτελούνται από κυματοθραύστες κατασκευασμένους από τεχνητούς ογκολίθους με θεμέλια των οποίων το βάθος θα είναι 10,5μ.

(38) Οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) θα διαθέτουν δύο χώρους ελλιμενισμού πλοίων πέραν των 30 ήδη υφιστάμενων διαθέσιμων χώρων για πλοία Ro-Ro, τα οποία παρέχουν ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, και θα επιτρέπουν την εξυπηρέτηση δύο επιπλέον πλοίων, καταλαμβάνοντας ανώτατο μήκος μέχρι 390 μ.

(39) Ο βασικός σκοπός των μικρών προβλητών (“δοντιών”) είναι η παροχή μεγαλύτερης ασφάλειας κατά τη διάρκεια ελλιμενισμού πλοίων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Οι προβλήτες εξυπηρετούν ακτοπλοϊκά πλοία τα οποία συνδέουν το βασικό λιμάνι της χώρας σχεδόν με όλα τα ελληνικά νησιά.

(40) Το τέλος που χρεώνεται για τη χρήση των μικρών προβλητών (“δοντιών”) βασίζεται στο μέγεθος του πλοίου και ορίζεται στο ίδιο επίπεδο για όλα τα πλοία άνευ διακρίσεων. Οι δασμοί καθορίζονται στον Κώδικα Δασμών του ΟΛΠ Α.Ε.

(41) Η πεζογέφυρα συνδέει τον προβλήτα του επιβατικού λιμένα με το σταθμό ηλεκτρικού σιδηρόδρομου Αθήνας-Πειραιά και εξυπηρετεί τους επιβάτες οι οποίοι διασχίζουν το ακτοπλοϊκό — επιβατικό τμήμα του λιμανιού.

(42) Η γέφυρα συμβάλλει στην ασφαλή πρόσβαση των επιβατών στο λιμάνι, καθώς συνδέει τον τερματικό σταθμό της υπέρ-λίμενος σιδηροδρομικής γραμμής με τη ζώνη του κεντρικού λιμένος, χωρίς οι επιβάτες να πρέπει να διασχίσουν πεζοί τη Λεωφόρο Ποσειδώνος με τη μεγάλη κυκλοφορία οχημάτων. Συνεπώς, η υπό εξέταση εναέρια γέφυρα δεν συμβάλλει στην πρόσθετη μεταφορική ικανότητα, αλλά κυρίως στην ασφαλέστερη πρόσβαση των επιβατών οι οποίοι φθάνουν στο λιμάνι με τρένο.

(43) Η γέφυρα συνδέει έμμεσα το λιμάνι με το μοναδικό μέσο μεταφοράς σταθερής γραμμής στον Πειραιά, το οποίο επίσης το συνδέει έμμεσα με το αεροδρόμιο. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές η γέφυρα αποτελεί την καλύτερη εναλλακτική λύση, και συνεπώς προωθεί τις συνδυασμένες μεταφορές, παρέχοντας μία εναλλακτική λύση στις οδικές μεταφορές και εξυπηρετεί εκατομμύρια ευρωπαίων πολιτών οι οποίοι επισκέπτονται τα ελληνικά νησιά.

(44) Η πεζογέφυρα είναι ανοιχτή σε όλους τους χρήστες δωρεάν. Οι ελληνικές αρχές επισημαίνουν ότι χάρη στην ύπαρξη ανελκυστήρα, παρέχεται επίσης πρόσβαση σε κοινωνικές ομάδες οι οποίες διαφορετικά αντιμετώπιζον σοβαρές δυσκολίες όσον αφορά την πρόσβαση τους στο λιμάνι, π.χ. ηλικιωμένοι και άτομα με ειδικές ανάγκες.

(45) Ο κεντρικός λιμένας Πειραιώς θα παραμείνει στον ΟΛΠ και δεν υπόκειται σε παραχώρηση. Το εν λόγω τμήμα του λιμένα εξυπηρετεί μόνο ακτοπλοϊκά πλοία και, ως εκ τούτου, οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) προς χρηματοδότηση εξυπηρετούν αποκλειστικά ακτοπλοϊκά πλοία για οχήματα και επιβάτες. Παρομοίως, η πεζογέφυρα καθιστά ευκολότερη τη μετακίνηση των επιβατών ακτοπλοϊκής από και προς το λιμένα Πειραιώς.

(46) Η ακτοπλοΐα αποτελεί το βασικό τρόπο μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων από και προς τα ελληνικά νησιά, τα οποία συνιστούν σημαντικό μέρος της ελληνικής επικράτειας. Τα περισσότερα νησιά στην ουσία είναι απομονωμένες περιοχές που μειονεκτούν, για τις οποίες είναι πολύ σημαντικό να διασφαλιστούν ακτοπλοϊκές συνδέσεις άνευ προβλημάτων με την ηπειρωτική χώρα της Ελλάδας. Οι ελληνικές αρχές τόνισαν ότι ο λιμένας του Πειραιά είναι ο λιμένας ο οποίος εξασφαλίζει κατά κύριο λόγο τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις μεταξύ των νήσων και της ηπειρωτικής Ελλάδας, και ειδικότερα της πρωτεύουσας της χώρας. Οι γειτονικοί λιμένες έχουν περιορισμένη χωρητικότητα και δυναμικό. Επιπλέον, ο λιμένας Πειραιώς αποτελεί τη μοναδική δυνατότητα πρόσβασης στους περισσότερους προορισμούς των νήσων του Αιγαίου Πελάγους. Ο αριθμός διερχομένων επιβατών μέσω του λιμένος Πειραιώς είναι σημαντικά υψηλότερος σε σύγκριση με τα γειτονικά λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου, τα οποία, για τεχνικούς λόγους, δεν έχουν τη

δυνατότητα χειρισμού του ίδιου αριθμού ακτοπλοϊκών πλοίων με αυτόν του λιμένος Πειραιώς. Ο ετήσιος αριθμός διακινηθέντων επιβατών από το Λιμένα Πειραιώς ανήλθε σε 11 668 647 το 2006 ⁽¹⁹⁾, ενώ το λιμάνι του Λαυρίου και το λιμάνι της Ραφήνας εξυπηρετήσαν μαζί 2 516 492 επιβάτες κατά το ίδιο έτος. Όσον αφορά την κίνηση αυτοκινήτων και φορτηγών οχημάτων, ο λιμένας Πειραιώς κατέλαβε και πάλι την πρώτη θέση, εξυπηρετώντας 612 840 αυτοκίνητα το 2007 έναντι 404 973 αυτοκινήτων συνολικά όσον αφορά τα δύο λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου, και 260 605 φορτηγά οχήματα κατά το ίδιο έτος έναντι 49 759 φορτηγών οχημάτων συνολικά όσον αφορά τα άλλα δύο λιμάνια. Επιπρόσθετα, τα άλλα δύο λιμάνια δεν καλύπτουν όλους τους προορισμούς προς τα νησιά που εξυπηρετεί ο λιμένας Πειραιώς.

1.5.2. Κατασκευή μικρού προβλήτα και απόκτηση εξοπλισμού για τον προβλήτα I του λιμένος Πειραιώς (υπόθεση αριθ. N 168/08)

- (47) Ο προβλεπόμενος μικρός προβλήτας βρίσκεται στην περιοχή του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων ο οποίος θα εξακολουθήσει να υπάγεται στον ΟΛΠ. Οι ελληνικές αρχές αντιλαμβάνονται την εν λόγω επένδυση ως πολύ σημαντική, προκειμένου να δημιουργηθεί ένας ενδολιμενικός ανταγωνισμός μεταξύ του ΟΛΠ και της παραχωρησιούχου. Το συνολικό κόστος κατασκευής του μικρού προβλήτα ανέρχεται σε 35 εκατ. EUR. Το εν λόγω έργο υποδομής θα ανήκει επίσης στο Ελληνικό Δημόσιο, ενώ ο ΟΛΠ θα είναι αρμόδιος βάσει νόμου μόνο για την κατασκευή και τη διαχείριση.
- (48) Το μήκος της ανατολικής εξέδρας της αποβάθρας του υπό κατασκευή μικρού προβλήτα ορίζεται σε 422 μ, με 3 γερανούς Super Post Panamax (SPP), για την εξυπηρέτηση των πλοίων βασικών γραμμών, καθώς και μία δυτική εξέδρα αποβάθρας μήκους 260 μ με 2 γερανούς Panamax για την εξυπηρέτηση των πλοίων διανομής, δηλαδή πλοίων τα οποία δραστηριοποιούνται στις "θαλάσσιες αρτηρίες".
- (49) Ο νέος μικρός προβλήτας έχει χωρητικότητα περίπου 1 εκατομμύριο TEUs, ενώ η υφιστάμενη χωρητικότητα του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων ανέρχεται περίπου σε 1,6 εκατομμύρια TEUs. Ο νέος μικρός προβλήτας θα επιτρέψει στον ΟΛΠ να εξυπηρετήσει τη νέα γενιά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία έχουν παραγγελθεί και δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από τις υφιστάμενες υποδομές λόγω του περιορισμένου βάθους του νερού.
- (50) Οι ελληνικές αρχές σημειώνουν ότι η εν λόγω υποδομή θα επιτρέψει στο λιμένα να λειτουργήσει σύμφωνα με τις βασικές τρέχουσες διεθνείς προδιαγραφές που ισχύουν για συγκρίσιμους λιμένες.
- (51) Επίσης, αναμένεται ότι η αύξηση της χωρητικότητας του προβλήτα I θα συνεισφέρει σημαντικά στις διεξαγόμενες προσπάθειες για την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών εμπορευμάτων από τους οδικούς άξονες στη θάλασσα στο πλαίσιο της ανάπτυξης θαλάσσιων αρτηριών. Ειδικότερα, ο νέος μικρός προβλήτας επιτρέπει την ταυτόχρονη εξυπη-

ρέτηση δύο πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στη δυτική πλευρά, σε σχετικά κοντινές αποστάσεις.

1.5.3. Απόκτηση εξοπλισμού ο οποίος τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. N 169/08)

- (52) Το εν λόγω έργο περιλαμβάνει την απόκτηση μηχανικού εξοπλισμού για τη βελτίωση των υπηρεσιών φόρτωσης και εκφόρτωσης που παρέχονται στους διαφορετικούς προβλήτες του λιμένος Πειραιώς, συνολικού κόστους 17,8 εκατ. EUR. Ο μηχανικός εξοπλισμός περιλαμβάνει: 5 ημρυμουλκούμενα εμπορευματοκιβώτια, 12 ελκυστήρες τύπου Ro-Ro, 4 τηλεσκοπικές ανυψωτικές διατάξεις εμπορευματοκιβωτίων, 18 οχήματα στοιβάξεως και μετακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, 1 κινητό γερανό, 4 ανυψωτικά μηχανήματα, ένα ηλεκτροκίνητο και ένα πετρελαιοκίνητο περνοφόρο φορτηγό όχημα και 10 ελκυστήρες θερματικού τύπου.
- (53) Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, η εν λόγω επένδυση είναι απαραίτητη προκειμένου ο λιμένας I να λειτουργήσει σύμφωνα με τις τρέχουσες διεθνείς προδιαγραφές για συγκρίσιμους λιμένες.
- (54) Η απόκτηση του εν λόγω μηχανικού εξοπλισμού περιλαμβάνει κυρίως την ανανέωση του υφιστάμενου στόλου μηχανημάτων στοιβάξεως καθώς και την αγορά ενός κινητού γερανού. Ο γερανός αυτός επιτρέπει στον διαχειριστή του λιμένος να αναπληρώσει την απώλεια χωρητικότητας στη περίπτωση ζημιάς ή συντήρησης των σταθερών γερανών και να αποφύγει τη συμφόρηση. Παράλληλα, ο κινητός γερανός επιτρέπει μεγαλύτερη ευελιξία στην εξυπηρέτηση όλων των πλοίων, περιλαμβανομένων των μικρότερων, με περισσότερους γερανούς. Η επένδυση δεν προορίζεται για την προώθηση νέας παραγωγικής ικανότητας.
- (55) Πρέπει να σημειωθεί ότι μόνο ο κινητός γερανός και δύο περνοφόρα προορίζονται για τον προβλήτα I και θα τεθούν στη διάθεση του ΟΛΠ. Ο άλλος εξοπλισμός θα τοποθετηθεί στον προβλήτα II, ο οποίος θα γίνει μέρος των εγκαταστάσεων που τίθενται στη διάθεση της Cosco βάσει των όρων της σύμβασης παραχώρησης για το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, ο εν λόγω εξοπλισμός έχει ήδη περιληφθεί στη δημόσια προσφορά ως μέρος της υποδομής προς παραχώρηση στον ανάδοχο. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, ο εν λόγω εξοπλισμός συνιστά βασική και απαραίτητη υποδομή για την αποτελεσματική λειτουργία του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν ότι η παροχή του εξοπλισμού αποτέλεσε σημαντικό κίνητρο για την προσέλκυση προσφορών για την παραχώρηση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.

2. ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. Ύπαρξη ενίσχυσης

- (56) Δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από ένα κράτος μέλος ή μέσω κρατικών πόρων και νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή δια της προμήθειας ορισμένων αγαθών είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά στο βαθμό που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στη συνθήκη ΕΚ.

⁽¹⁹⁾ Αυτός είναι ο αριθμός εγχώριων επιβατών, ενώ ο συνολικός αριθμός για το 2006 όλων των επιβατών — εγχώριων και υπερπόντιων (κρουαζιέρες, γραμμές και διαμετακόμιση) επιβατών, καθώς και επιβατών πορθμίων — ανήλθε σε 20 507 263.

- (57) Ως εκ τούτου, πρέπει πρώτα να αξιολογηθεί κατά πόσο η χρηματοδότηση εκάστου μέτρου που περιλαμβάνεται στις τρεις κοινοποιήσεις των ελληνικών αρχών συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και στη συνέχεια, σε περίπτωση που συνιστά κρατική ενίσχυση, κατά πόσο η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβατή με την κοινή αγορά.
- (58) Ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης προϋποθέτει ότι πληρούνται οι ακόλουθοι σωρευτικοί όροι: (1) το μέτρο χρηματοδοτείται μέσω κρατικών πόρων, (2) εξασφαλίζει κάποιο πλεονέκτημα στο δικαιούχο, (3) το πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό και (4) το μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και είναι ικανό να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών ⁽²⁰⁾.
- (59) Η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης πρέπει να αξιολογηθεί σε δύο επίπεδα, ήτοι στο επίπεδο των τελικών χρηστών της υποδομής και στο επίπεδο του διαχειριστή/φορέα εκμετάλλευσης της υπό εξέταση υποδομής.
- 2.1.1. Έννοια της επιχείρησης
- (60) Για την υπαγωγή τους στη νομοθεσία περί ανταγωνισμού της ΕΚ οι δικαιούχοι κρατικής ενίσχυσης πρέπει να είναι επιχειρήσεις οι οποίες αναλαμβάνουν οικονομικές δραστηριότητες. Συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει πρώτα να διαπιστώσει κατά πόσο ο ΟΛΠ και η παραχωρησιούχος (COSCO) μπορούν να ταξινομηθούν στην κατηγορία των οικονομικών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου η επιχείρηση είναι μία οντότητα η οποία ασκεί οικονομικές δραστηριότητες, ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος της οντότητας και του τρόπου με τον οποίο χρηματοδοτείται ⁽²¹⁾. Επιπρόσθετα, οποιαδήποτε δραστηριότητα που συνίσταται στην παροχή αγαθών και υπηρεσιών σε μία δεδομένη αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα ⁽²²⁾.
- (61) Η Επιτροπή σημειώνει ότι ο **ΟΛΠ** παρέχει δημόσιες υπηρεσίες, τυπικό χαρακτηριστικό για κάθε "λιμενική αρχή". Πράγματι, βάσει του νόμου 2688/1999 και της σύμβασης παραχώρησης με το ελληνικό κράτος ο ΟΛΠ έχει αναλάβει τη διοίκηση και τη διαχείριση των υποδομών του λιμανιού, τον έλεγχο και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη διασφάλιση της εθνικής ασφάλειας και της δημόσιας τάξης και την προστασία του περιβάλλοντος — καθήκοντα τα οποία εξυπηρετούν σαφώς το δημόσιο συμφέρον. Τρίτον, ο ΟΛΠ ενεργεί επίσης στο πλαίσιο δημόσιας εντολής κατά την ανάθεση με σύμβαση παραχώρησης μέρους του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- (62) Ωστόσο, ο ΟΛΠ παρέχει επίσης λιμενικές υπηρεσίες, όπως είναι ενδεικτικά οι ακόλουθες: εργασίες χειρισμού φορτίων, επιβατικές υπηρεσίες ⁽²³⁾ και άλλες υπηρεσίες προς πλοία, καθώς και παρεπόμενες υπηρεσίες ⁽²⁴⁾. Οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται έναντι καταβολής τελών από τους χρήστες, οι οποίες ορίζονται ελεύθερα από τον ΟΛΠ και αναπροσαρμόζονται τακτικά.
- (63) Επιπλέον, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο απεφάνθη ρητώς στην απόφασή του "Aéroport de Paris" ⁽²⁵⁾ ότι η παροχή εγκαταστάσεων υποδομής σε τρίτα μέρη έναντι αμοιβής συνιστά οικονομική δραστηριότητα.
- (64) Στο πλαίσιο των ανωτέρω η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο ΟΛΠ ασκεί οικονομικές δραστηριότητες και πρέπει να θεωρείται ως επιχείρηση. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλειστεί, εκ των προτέρων, ότι η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση με εξασφάλιση οικονομικού πλεονεκτήματος στον ΟΛΠ. Το ερώτημα θα αξιολογηθεί περαιτέρω παρακάτω σε σχέση με τη χρηματοδότηση κάθε κοινοποιηθέντος έργου.
- (65) Όσον αφορά την **παραχωρησιούχο**, όπως αναφέρεται ανωτέρω στο σημείο (24), θα παράσχει ολόκληρο το φάσμα λιμενικών υπηρεσιών εντός του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων έναντι αμοιβής. Ως εκ τούτου, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η παραχωρησιούχος είναι επιχείρηση.
- 2.1.2. Κατασκευή πεζογέφυρας στο επιβατικό λιμάνι (υπόθεση αριθ. Ν 105/08)
- 2.1.2.1. **Κρατικοί πόροι**
- (66) Πρέπει πρώτα να εξεταστεί κατά πόσο εμπλέκονται κρατικοί πόροι και κατά πόσο οι εν λόγω πόροι καταλογίζονται στο κράτος σε συμμόρφωση με την πάγια νομολογία ⁽²⁶⁾.
- (67) Όπως αναφέρεται στο σημείο (30) της παρούσας απόφασης, όλα τα έργα, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής της πεζογέφυρας στον επιβατικό λιμένα, θα χρηματοδοτηθούν πλήρως από ένα επιχειρησιακό πρόγραμμα, το οποίο αποτελεί μέρος του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, χρηματοδοτούμενο από το Ε.Τ.Π.Α. και από κρατικούς πόρους. Το πρόγραμμα διαχειρίζεται η ειδική υπηρεσία διαχείρισης, η οποία ανήκει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Κατά συνέπεια, σαφώς εμπλέκονται κρατικοί πόροι.
- (68) Όσον αφορά τη την κρατική χρηματοδότηση, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι ελληνικές αρχές έχουν μεγάλη διακριτική ευχέρεια όσον αφορά την λήψη αποφάσεων σχετικά με την επιλογή επιδοτούμενων έργων βάσει του Επιχειρησιακού Προγράμματος και ότι τα κοινοποιηθέντα μέτρα επελέγησαν από το — και συνεπώς πρέπει να χρηματοδοτηθούν — από το ελληνικό κράτος.
- 2.1.2.2. **Οικονομικό πλεονέκτημα**
- (69) Η Επιτροπή, με την απόφαση της σχετικά με τη "Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας" ⁽²⁷⁾, όρισε λεπτομερώς ποια είδη υποδομής θέτουν θέμα κρατικής ενίσχυσης και ποια όχι. Εν προκειμένω, η Επιτροπή έκανε διαχωρισμό μεταξύ των υποδομών οι οποίες

⁽²⁰⁾ Βλ., για παράδειγμα, υπόθεση C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze κατά Cassa di Risparmio di Firenze* (Συλλογή 2006, σ. I-289, σκέψη 129).

⁽²¹⁾ Υπόθεση C-41/90 *Höfner και Elser* (Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 21, και συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-264/01, C-306/01, C-354/01 και C355/01 *ΑΟΚ Bundesverband* και άλλοι (Συλλογή 2004, σ. I-2493, σκέψη 46).

⁽²²⁾ Υπόθεση 118/85 *Επιτροπή κατά Ιταλίας* (Συλλογή 1987, σ. 2599, σκέψη 7 υπόθεση 35/96 *Επιτροπή κατά Ιταλίας* (Συλλογή 1998, σ. I-3851, σκέψη 36).

⁽²³⁾ Βλ. σημείο (5) της παρούσας απόφασης.

⁽²⁴⁾ Βλ. σημείο (6) της παρούσας απόφασης.

⁽²⁵⁾ Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (ΔΕΚ) υπόθεση C-82/01P της 24.10.2002, *Aéroport de Paris*, Συλλογή 2002, σ. I -9297.

⁽²⁶⁾ Βλ. τις ακόλουθες αποφάσεις: *Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 67/85, 68/85 και 70/85 Van der Kooy και άλλοι κατά Επιτροπής* (Συλλογή 1988, σ. 219, σκέψη 35· υπόθεση C-303/88 *Ιταλία κατά Επιτροπής* (Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψη 11· υπόθεση C-305/89 *Ιταλία κατά Επιτροπής* (Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 13· υπόθεση C-482/99 *Γαλλία κατά Επιτροπής* (Συλλογή 2002, σκέψη 24).

⁽²⁷⁾ Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. Ν 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11.

δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης και των υποδομών οι οποίες δεν δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευσης. Οι τελευταίες θεωρήθηκε ότι δεν θέτουν θέμα κρατικής ενίσχυσης.

- (70) Όπως αναφέρεται στα σημεία (41)-(44) της παρούσας απόφασης, η χρήση της πεζογέφυρας είναι δωρεάν και ανοικτή για χρήση από όλους τους δυνητικούς επιβάτες ισότιμα και άνευ διακρίσεων. Καθώς δεν γίνεται κανένας διαχωρισμός ανάμεσα στους δυνητικούς χρήστες, η γέφυρα δεν παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα σε επίπεδο χρηστών. Επιπρόσθετα, η γέφυρα θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά από ιδιώτες και όχι από επιχειρήσεις και θα εξυπηρετεί κυρίως κοινωνικούς σκοπούς καθώς, όντας εξοπλισμένη με ανεγκυστήρες και κυλιόμενες σκάλες, θα παρέχει πρόσβαση στο λιμάνι σε άτομα τα οποία θα αντιμετώπιζαν διαφορετικά δυσκολίες πρόσβασης, όπως ηλικιωμένοι, παιδιά και άτομα με ειδικές ανάγκες, ιδίως λόγω της ανάγκης να διασχίσουν τη Λεωφόρο Ποσειδώνος.
- (71) Στο επίπεδο του διαχειριστή λιμένα η κατασκευή της πεζογέφυρας δεν μπορεί να αποφέρει επιπλέον έσοδα για τον ΟΛΠ, καθώς η πρόσβαση στη γέφυρα είναι δωρεάν και δεν αναμένεται να επιφέρει αύξηση του αριθμού των επιβατών. Πράγματι, η πεζογέφυρα έχει καθαρά μη εμπορικές λειτουργίες καθώς παρέχει καλύτερη και ασφαλέστερη πρόσβαση για πεζούς επιβάτες από το σιδηροδρομικό σταθμό Αθήνας-Πειραιά στον επιβατικό λιμένα, οι οποίοι παλαιότερα έπρεπε να διασχίσουν τη λεωφόρο. Ως εκ τούτου, η κατασκευή της πεζογέφυρας σαφώς εντάσσεται στο πλαίσιο της υποχρέωσης του κράτους να φροντίζει για την ικανοποίηση των αναγκών του πληθυσμού με την εκτέλεση έργων γενικού συμφέροντος. Πράγματι, η κατασκευή της θα μπορούσε να έχει ανατεθεί στην τοπική αυτοδιοίκηση ή σε οποιαδήποτε άλλη δημόσια αρχή για την ανάπτυξη της γενικής υποδομής. Τούτο επιβεβαιώνεται περαιτέρω από το γεγονός ότι ο ΟΛΠ δεν θα είναι ο ιδιοκτήτης της υποδομής και θα είναι μόνον υπεύθυνος για τη συντήρησή της.
- (72) Εν τούτοις, καθώς ο ΟΛΠ ασκεί επίσης οικονομικές δραστηριότητες, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η αντιστάθμιση που καταβάλλεται από το κράτος στον ΟΛΠ για την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών περιορίζεται στο κόστος των εργασιών και συνεπώς εξαλείφεται οποιοσδήποτε κίνδυνος αδικαιολόγητων δευτερογενών επιπτώσεων στις εμπορικές δραστηριότητες που ασκεί ο ΟΛΠ.
- (73) Εν προκειμένω, η Επιτροπή πρώτον σημειώνει ότι η σύμβαση δημοσίων έργων για την κατασκευή της πεζογέφυρας συνάφθηκε κατόπιν ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες περί σύναψης δημοσίων συμβάσεων. Κατά συνέπεια, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η συμβολή του Δημοσίου δεν υπερβαίνει την τιμή της αγοράς για την κατασκευή και αποκλείει οποιονδήποτε κίνδυνο υπεραντιστάθμισης, τόσο για τον ΟΛΠ όσο και για τον ανάδοχο ο οποίος εκτελεί τις απαραίτητες εργασίες. Επιπλέον, η συμμετοχή του Δημοσίου δεν καλύπτει κανένα μεταγενέστερο κόστος συντήρησης ή επισκευής, το οποίο θα καλύπτεται αποκλειστικά από τον ΟΛΠ.

2.1.2.3. Συμπέρασμα

- (74) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση της πεζογέφυρας δεν εξασφαλίζει κανένα πλεονέκτημα στον ΟΛΠ όσον αφορά τις εμπορικές του δραστηριότητες και θα ωφελήσει το σύνολο της τοπικής και της ναυτιλιακής κοινότητας. Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση δεν εμπεριέχει

κανένα στοιχείο κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2.1.3. Κατασκευή δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον Επιβατικό Λιμένα (υπόθεση αριθ. N 105/08)

2.1.3.1. Κρατικοί πόροι

- (75) Τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγει η Επιτροπή στα ανωτέρω σημεία (66)-(68) ισχύουν πλήρως για τη χρηματοδότηση των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”). Συνεπώς, είναι σαφές ότι εμπλέκονται κρατικοί πόροι.

2.1.3.2. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (76) Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι δύο μικροί προβλήτες οι οποίοι χρηματοδοτούνται από κρατικούς πόρους στον επιβατικό λιμένα είναι ανοικτοί σε όλους τους δυνητικούς χρήστες ισότιμα και άνευ διακρίσεων. Συνεπώς, στο επίπεδο χρηστών (ναυτιλιακές εταιρείες, υπηρεσίες πορθμείων, κλπ.) η δημόσια χρηματοδότηση για την κατασκευή της εν λόγω υποδομής δεν θα παράσχει οικονομικό πλεονέκτημα σε καμία επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ⁽²⁸⁾.
- (77) Ωστόσο, όπως αναφέρεται ανωτέρω, δεν μπορεί να αποκλειστεί, εκ των προτέρων, ότι τα δημόσια κεφάλαια τα οποία τίθενται στη διάθεση του ΟΛΠ του παρέχουν επιλεκτικό πλεονέκτημα. Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της σχετικά με τη “Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: Βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών” ⁽²⁹⁾, τόνισε ότι, γενικά, οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) αποτελούν μέρος της υποδομής για συγκεκριμένους χρήστες ⁽³⁰⁾ η οποία σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση του τερματικού σταθμού από τον πάροχο λιμενικών υπηρεσιών (σε αυτήν την περίπτωση τον ΟΛΠ) ⁽³¹⁾. Η σχετική υποδομή μπορεί να έχει τη δυνατότητα να αποφέρει πρόσθετα κέρδη για τον ΟΛΠ, ο οποίος μπορεί να χρεώσει εμπορικά τέλη για τη χρήση των εγκαταστάσεων. Επίσης, το εν λόγω πλεονέκτημα είναι σαφώς επιλεκτικό ως προς το ότι αφορά μόνο μία επιχείρηση (ΟΛΠ).
- (78) Πράγματι, η κατασκευή των δύο πρόσθετων μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα θα αυξήσει τη χωρητικότητα που έχει στη διάθεσή του ο ΟΛΠ για την εξυπηρέτηση ακτοπλοϊκών πλοίων ⁽³²⁾. Αυτό με τη σειρά του θα αυξήσει τα έσοδα του ΟΛΠ, καθώς η χρήση όλων των μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα είναι έναντι αμοιβής, βάσει του μεγέθους κάθε πλοίου. Τα έσοδα του ΟΛΠ μπορεί να αυξηθούν περαιτέρω, επειδή εισπράττει επίσης τέλη για κάθε χρήστη (επιβάτη, αυτοκίνητο, λεωφορείο, φορτηγό όχημα, κλπ.) της υποδομής του.

⁽²⁸⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11, σημείο 47.

⁽²⁹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 13ης Φεβρουαρίου 2001: Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών, COM(2001) 0035 τελικό.

⁽³⁰⁾ Βάσει της ίδιας ανακοίνωσης άλλες υποδομές για συγκεκριμένους χρήστες είναι: ναυπηγεία, αγωγοί και καλώδια για τις κοινωφελείς υπηρεσίες στους χώρους του τερματικού σταθμού ενός λιμένα.

⁽³¹⁾ Η Επιτροπή ακολούθησε παρόμοια προσέγγιση, στην απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, (ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11), όπου οι προβλήτες θεωρήθηκαν ως μέρος του έργου που σχετίζεται με την υποδομή.

⁽³²⁾ Βλ. σημείο (38) της παρούσας απόφασης.

- (79) Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι ο ΟΛΠ δεν παρέχει υπηρεσίες στους επιβάτες ή στα πλοία στον επιβατικό λιμένα, καθώς είναι υπεύθυνος μόνο για την παροχή και τη συντήρηση της απαιτούμενης υποδομής προκειμένου να διασφαλιστεί ο ασφαλής ελλιμενισμός των πλοίων και η ασφαλής και άνετη επιβίβαση — αποβίβαση των επιβατών. Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πράγματι, ο ΟΛΠ έχει την υποχρέωση συντήρησης και διατήρησης της υποδομής σε καλή κατάσταση, αλλά επίσης παρέχει λιμενικές υπηρεσίες σε πλοία και επιβάτες. Πρώτον, ο ΟΛΠ εισπράττει εμπορικά τέλη από κάθε χρήστη (επιβάτη, αυτοκίνητο, λεωφορείο, φορτηγό όχημα, κλπ.) ο οποίος χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες του και όχι μόνον από τα πλοία τα οποία προσεγγίζουν τους μικρούς προβλήτες. Δεύτερον, όπως και οι άλλοι δασμοί που εισπράττει ο ΟΛΠ, τα τέλη που εισπράττονται στον επιβατικό λιμένα ορίζονται ελεύθερα από τον ίδιο τον ΟΛΠ και αναπροσαρμόζονται τακτικά, με βάση τις εμπορικές του αμοιβές. Τα εν λόγω τέλη, συνεπώς, θεωρούνται εμπορικά τέλη.
- (80) Συνεπώς, η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση παρέχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ, καθώς αφορά δημόσια επένδυση σε λιμενική εγκατάσταση η οποία αποτελεί ή μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης, ενώ τα εν λόγω δημόσια κεφάλαια επιφέρουν μείωση των επενδυτικών δαπανών για το φορέα εκμετάλλευσης της υποδομής (ΟΛΠ), με τις οποίες θα επιβαρυνόταν διαφορετικά σε σχέση με τις εμπορικές του δραστηριότητες.
- (81) Θα μπορούσε να προβληθεί το επιχείρημα ότι οι κρατικοί πόροι που χορηγούνται στον ΟΛΠ δεν του παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα, εάν αποδειχθεί ότι η επονομαζόμενη αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς είναι εφαρμόσιμη στην εν λόγω περίπτωση⁽³³⁾.
- (82) Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να αξιολογηθεί κατά πόσο το Δημόσιο ενήργησε ως επενδυτής μεγιστοποίησης κερδών, ενεργώντας υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς, δηλαδή κατά πόσο η επένδυσή του στους μικρούς προβλήτες είναι πιθανό να είναι οικονομικώς επικερδής. Το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι πρέπει να καθοριστεί “εάν, υπό παρόμοιες συνθήκες, ένας ιδιώτης μέτοχος, στηριζόμενος στις προβλεπόμενες δυνατότητες αποδοτικότητας, ανεξάρτητα από κάθε άποψη κοινωνικής, περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής θα είχε προβεί σε παρόμοια εισφορά κεφαλαίου”⁽³⁴⁾. Αυτό περιλαμβάνει την εισφορά νέου κεφαλαίου για επενδύσεις, υπό τον όρο ότι ο λιμένας ή ο φορέας εκμετάλλευσης δεν θα διαθέτουν πλεονάζουσα διαρθρωτική μεταφορική ικανότητα στην κοινή αγορά, και ότι η χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας είναι υγιής⁽³⁵⁾.
- (83) Πρέπει να σημειωθεί ότι όσον αφορά την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”), οι ελληνικές αρχές δεν έχουν παράσχει ένα πλήρες επιχειρηματικό σχέδιο από το οποίο να αποδεικνύεται ότι οι υπό εξέταση επενδύσεις θα έχουν θετική απόδοση. Ενδεχομένως να αναμένεται κάποια απόδοση για το Δημόσιο μέσω της αύξησης του τέλους παραχώρησης που καταβάλλεται από τον ΟΛΠ (αποτελούμενο από το 2 % των καθαρών εσόδων του ΟΛΠ), το οποίο θα προέκυπτε από αύξηση των τελών που εισπράττει ο ΟΛΠ στον επιβατικό λιμένα. Ωστόσο, δεν έχουν παρασχεθεί σχετικά ποσοτικά δεδομένα. Επίσης, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν παράσχει στοιχεία όσον αφορά την έρευνα της αγοράς σχετικά με τον τρόπο που θα αυξηθεί η ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις, ώστε να αιτιολογηθεί η αύξηση της χωρητικότητας που εξασφαλίζεται με την επένδυση.
- (84) Επίσης, το Δημόσιο θα καλύψει πλήρως τις επενδυτικές δαπάνες για τα δύο έργα αντί να τις μοιραστεί με τον ΟΛΠ. Αυτό οδηγεί σε υψηλότερους κινδύνους για το Δημόσιο σε περίπτωση που η επένδυση δεν είναι επικερδής.
- (85) Η Επιτροπή, συνεπώς, καταλήγει προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι υπάρχει έλλειψη προβλεπόμενης και σαφούς προοπτικής κερδών από τις επενδύσεις του Δημοσίου και ότι η δημόσια χρηματοδότηση των υπό εξέταση έργων υποδομής δεν συμμορφώνεται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Επομένως, το υπό εξέταση μέτρο εξασφαλίζει οικονομικό επιλεκτικό πλεονέκτημα στον ΟΛΠ.

2.1.3.3. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του εμπορίου

- (86) Πρέπει να σημειωθεί ότι ο επιβατικός λιμένας Πειραιώς είναι ο μεγαλύτερος επιβατικός λιμένας της Ελλάδας και ένας από τους μεγαλύτερους της Ευρώπης, εξυπηρετώντας συνολικά πάνω από 20 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Ο αριθμός των επιβατών ακτοπλοίας είναι επίσης σχετικά αξιολογός — περίπου 8 εκατομμύρια. Όσον αφορά την ακτοπλοία, ο λιμένας πιθανώς να ανταγωνίζεται τους άλλους δύο γειτονικούς λιμένες, δηλαδή τους λιμένες Λαυρίου και Ραφήνας. Συνεπώς, το οικονομικό πλεονέκτημα που λαμβάνει ο ΟΛΠ από τη δημόσια χρηματοδότηση μπορεί να ενισχύσει τη θέση του ΟΛΠ σε σχέση με τους ανταγωνιστές του.
- (87) Εν όψει των ανωτέρω, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση των μικρών προβλητών (“δοντιών”) νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

2.1.3.4. Συμπέρασμα

- (88) Για τους ανωτέρω λόγους η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2.1.4. Κατασκευή μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού (υπόθεση αριθ. N 168/08) και απόκτηση άλλου εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. N 169/08)

⁽³³⁾ Συγκεκριμένα, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με την απόφασή του στην υπόθεση Stardust Marine απεφάνθη ότι “δυνάμει της αρχής της ίσης μεταχείρισης μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών επιχειρήσεων προκύπτει ότι τα κεφάλαια που τίθενται από το κράτος, άμεσα ή έμμεσα, στη διάθεση μίας επιχείρησης, υπό συνθήκες οι οποίες αντιστοιχούν στους συνήθεις όρους της αγοράς δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν ως κρατικές ενισχύσεις” [υπόθεση C-482/99 Γαλλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 2002, σ. I-4397) (“Stardust Marine”). Βλ. επίσης υπόθεση C-303/88 Ιταλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψη 20)].

⁽³⁴⁾ Βλ. συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-129/95, T-2/96 και T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke και Lech-Stahlwerke κατά Επιτροπής (Συλλογή 1999, σ. II-17, σκέψη 120).

⁽³⁵⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 24.4.2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 60/06 — Κάτω Χώρες — Έργο “Ανάπτυξη του κύριου λιμένα του Ρότερνταμ” — ΕΕ C 196 της 24.8.2007, σ. 1. Βλ. επίσης Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΟΚ στις εταιρείες χαρτοφυλακίου του Δημοσίου (Δελτίο ΕΚ 91984), παράγραφος 3.2. σημείο (ii).

2.1.4.1. Κρατικοί πόροι

- (89) Ο μικρός προβλήτας και όλα τα στοιχεία εξοπλισμού θα χρηματοδοτηθούν με τον ίδιο τρόπο όπως η πεζογέφυρα και οι δύο μικροί προβλήτες (“δόντια”) στον επιβατικό λιμένα, δηλαδή με χρηματικά ποσά τόσο από το Ε.Τ.Π.Α. όσο και από το ελληνικό κράτος. Κατά συνέπεια, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση της υπό εξέταση υποδομής περιλαμβάνει κρατικούς πόρους.

2.1.4.2. Οικονομικό πλεονέκτημα

- (90) Όπως αναφέρεται στο σημείο (48) της παρούσας απόφασης, τα κοινοποιηθέντα μέτρα στην υπόθεση Ν 168/08 περιλαμβάνουν την κατασκευή ενός μικρού προβλήτα και την απόκτηση μίας σειράς στοιχείων εξοπλισμού⁽³⁶⁾ που θα τεθούν στη διάθεση του ΟΛΠ. Αντιθέτως, ο ΟΛΠ θα εκμεταλλευτεί μόνο μέρος του εξοπλισμού που κοινοποιείται βάσει της υπόθεσης Ν 169/08⁽³⁷⁾, ενώ η πλειοψηφία των εγκαταστάσεων εξοπλισμού θα παραχωρηθεί στην παραχωρησιούχο COSCO⁽³⁸⁾. Επ’ αυτού, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ της χρήσης και της χρηματοδότησης του μικρού προβλήτα και του εξοπλισμού.
- (91) Η Επιτροπή σημειώνει ότι τόσο ο μικρός προβλήτας όσο και ο εξοπλισμός που χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους είναι ανοικτοί σε όλους του δυνητικούς χρήστες ισότιμα και άνευ διακρίσεων. Τούτο απορρέει από το γεγονός ότι τόσο ο ΟΛΠ όσο και η παραχωρησιούχος (COSCO) έχουν σαφή υποχρέωση, η οποία προβλέπεται στις συμβάσεις τους σχετικά με την παραχώρηση, εξασφάλιση ισότιμης και δίκαιης πρόσβασης σε όλους τους δυνητικούς χρήστες της υποδομής που εκμεταλλεύονται. Συνεπώς, σε επίπεδο χρηστών (ήτοι, ναυτιλιακές εταιρείες) η δημόσια χρηματοδότηση για την κατασκευή της εν λόγω υποδομής δεν θα πρέπει να παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα σε καμία επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ⁽³⁹⁾.
- (92) Η Επιτροπή πρέπει στη συνέχεια να αξιολογήσει εάν η κρατική χρηματοδότηση του μικρού προβλήτα και του εξοπλισμού παρέχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ ή/και στην παραχωρησιούχο.
- (93) Όσον αφορά τον μικρό προβλήτα, έχει ήδη διευκρινιστεί στο σημείο (77) της παρούσας απόφασης ότι οι μικροί προβλήτες (“δόντια”) που αποτελούν μέρος της υποδομής για “συγκεκριμένους χρήστες”, δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και να αποφέρουν έσοδα για τον ΟΛΠ. Πράγματι, ο μικρός προβλήτας στον προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων θα τεθεί στη διάθεση του ΟΛΠ και μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης, καθώς θα χρησιμοποιηθεί για υπηρεσίες χειρισμού φορτίων για τις οποίες ο ΟΛΠ θα χρεώνει εμπορικά τέλη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι με κρατικούς πόρους μπορεί να επιφέρει μείωση των επενδυτικών δαπανών με τις οποίες ο λιμενικός οργανισμός ΟΛΠ θα επιβαρυνόταν κανονικά, και επομένως

ενδέχεται να παράσχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ. Επίσης, το εν λόγω πλεονέκτημα είναι σαφώς επιλεκτικό επειδή αφορά μόνο μία επιχείρηση, τον ΟΛΠ.

- (94) Όσον αφορά τα στοιχεία εξοπλισμού⁽⁴⁰⁾, η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της σχετικά με τη Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες ταξινόμησε “όλους τους τύπους σταθερού ή ημικινητού εξοπλισμού, όπως οι γερανοί και οι ράμπες φορτοεκφόρτωσης” ως μέρος της ανωδομής ενός λιμένος⁽⁴¹⁾. Δήλωσε επίσης ότι “τέτοιες επενδύσεις συνήθως ευνοούν ορισμένες επιχειρήσεις και επομένως συνιστούν ενίσχυση”. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η σχετική υποδομή χρησιμοποιείται άμεσα για εμπορικούς σκοπούς (φόρτωση και εκφόρτωση φορτίων) και είναι απαραίτητη για την παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών χειρισμού φορτίων από φορείς εκμετάλλευσης λιμένων.
- (95) Εφόσον διάφορα στοιχεία εξοπλισμού προορίζονται για χρήση είτε από τον ΟΛΠ είτε από την παραχωρησιούχο, πρέπει να αξιολογηθεί εάν η κρατική χρηματοδότηση παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα σε κάποια εκ των δύο οντοτήτων.

Εξασφάλιση οικονομικού πλεονεκτήματος στον ΟΛΠ

- (96) Όσον αφορά τον ΟΛΠ, οι 3 γερανοί Super Post Panamax (SPP) και οι 2 γερανοί Panamax προς εγκατάσταση στον μικρό προβλήτα του προβλήτα Ι (σύμφωνα με την υπόθεση αριθ. Ν 168/08), καθώς και ο κινητός γερανός και τα 2 περνοφόρα που πρόκειται να αγοραστούν ως επιπλέον εξοπλισμός (σύμφωνα με την υπόθεση αριθ. Ν 169/08), θα χρησιμοποιηθούν άμεσα από τον ΟΛΠ για τις δραστηριότητες χειρισμού φορτίων. Συνεπώς, όσον αφορά τα εν λόγω στοιχεία εξοπλισμού, ο ΟΛΠ ενδέχεται να εξασφαλίσει οικονομικό πλεονέκτημα.
- (97) Όσον αφορά τον εξοπλισμό που χορηγείται στην παραχωρησιούχο, σημειώνεται ότι δεν θα είναι στη διάθεση του ΟΛΠ, και επομένως ο ΟΛΠ δεν θα μπορεί να τον χρησιμοποιεί άμεσα για τις εμπορικές του δραστηριότητες. Εν τούτοις, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα. Πρώτον, ο ΟΛΠ είναι νομικά υποχρεωμένος από το κράτος να κατασκευάζει και να συντηρεί σε καλή κατάσταση όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και να παρέχει ο ίδιος λιμενικές υπηρεσίες ή να επιτρέπει τις υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται από τρίτους σε περίπτωση που παραχωρήσει την εκμετάλλευση τμημάτων του λιμένα. Κατά συνέπεια, η κρατική χρηματοδότηση απαλλάσσει τον ΟΛΠ από μέρος της χρηματοοικονομικής επιβάρυνσης του όσον αφορά την παροχή σύγχρονης ανωδομής. Δεύτερον, ο ΟΛΠ (και όχι άμεσα το κράτος) είναι αυτός που παραχωρεί μέρος του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στην παραχωρησιούχο, συμπεριλαμβανομένου του υπό εξέταση εξοπλισμού, για τον οποίο η παραχωρησιούχος θα καταβάλει τέλος παραχώρησης και διάφορες αμοιβές αποκλειστικά στον ΟΛΠ και όχι στο κράτος. Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, σε αυτό το στάδιο, ότι το κράτος, χρηματοδοτώντας τον υπό εξέταση εξοπλισμό, ενδέχεται να παράσχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ, επειδή από τον απαλλάσσει από τις δαπάνες απόκτησης του εν λόγω εξοπλισμού, με τις οποίες κανονικά θα επιβαρυνόταν.

⁽³⁶⁾ 3 γερανοί Super Post Panamax (SPP) και 2 γερανοί Panamax.

⁽³⁷⁾ 1 κινητός γερανός και 2 περνοφόρα.

⁽³⁸⁾ 5 ημικινητούμενα εμπορευματοκιβωτίων, 12 ελκυστήρες RoRo, 4 τηλεσκοπικοί γερανοί εμπορευματοκιβωτίων, 18 γερανογέφυρες και κινητά οχήματα, 4 ανυψωτικά μηχανήματα, 10 ελκυστήρες τύπου τερματικού σταθμού.

⁽³⁹⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. Ν 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, ΕΕ C 176 της 16.7.2005, σ. 11, σημείο 47.

⁽⁴⁰⁾ Βάσει τόσο της υπόθεσης αριθ. Ν 168/08 όσο και της υπόθεσης αριθ. Ν 169/08.

⁽⁴¹⁾ Βλ. ειδικότερα την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 13ης Φεβρουαρίου 2001: Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών, COM(2001) 0035 τελικό.

- (98) Όπως στην περίπτωση των μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (βλ. ανωτέρω), μπορεί να προβληθεί το επιχείρημα ότι οι κρατικοί πόροι που χορηγούνται στον ΟΛΠ για την κατασκευή του μικρού προβλήτα και τον εξοπλισμό στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων δεν του παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα, εάν αποδειχθεί ότι η αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς είναι εφαρμόσιμη στην εν λόγω περίπτωση. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε αναφορικά με τους μικρούς προβλήτες στον επιβατικό λιμένα ισχύουν πλήρως σε αυτήν την περίπτωση ⁽⁴²⁾. Συγκεκριμένα, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν παρουσιάσει ένα πλήρες επιχειρηματικό σχέδιο στο οποίο να αποδεικνύεται θετική απόδοση της επένδυσης, ενώ το κράτος θα καλύψει πλήρως τις δαπάνες των έργων επένδυσης αντί να τις μοιραστεί με τον ΟΛΠ. Αυτό οδηγεί σε υψηλότερους κινδύνους για το κράτος σε περίπτωση που η επένδυση δεν είναι επικερδής.
- (99) Επίσης, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά την έρευνα της αγοράς σχετικά με τον τρόπο που θα αυξηθεί η ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις, ώστε να αιτιολογηθεί η αύξηση χωρητικότητας που παρέχεται από την επένδυση. Ειδικότερα, όσον αφορά τον πρόσφατα αποκτηθέντα εξοπλισμό ⁽⁴³⁾ οι ελληνικές αρχές ισχυρίζονται ότι δεν θα επιφέρει αύξηση στη χωρητικότητα του λιμένα, αλλά απλώς θα αναπληρώσει πιθανή ανεπάρκεια χωρητικότητας σε περίπτωση ζημιάς ή συντήρησης των σταθερών γερανών και θα παράσχει περισσότερη ευελιξία στην παραγωγική ικανότητα του λιμένα. Αυτό φαίνεται να συνεπάγεται ότι δεν αναμένονται πρόσθετα κέρδη από τα νέα στοιχεία εξοπλισμού. Οι ελληνικές αρχές αναγνωρίζουν περαιτέρω ότι δεν είναι εύκολο να υπολογισθεί με ακρίβεια η αναμενόμενη απόδοση αναφορικά με το νέο εξοπλισμό.
- (100) Η Επιτροπή, συνεπώς, καταλήγει προκαταρκτικά στο συμπέρασμα ότι υπάρχει έλλειψη προβλεπόμενης και σαφούς προοπτικής κερδών από τις επενδύσεις του Δημοσίου και ότι η δημόσια χρηματοδότηση των υπό εξέταση έργων υποδομής δεν συμμορφώνεται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς. Επομένως, το υπό εξέταση μέτρο παρέχει οικονομικό επιλεκτικό πλεονέκτημα στον ΟΛΠ.

Εξασφάλιση οικονομικού πλεονεκτήματος στην παραχωρησιούχο

- (101) Όσον αφορά τα δυνητικά πλεονεκτήματα υπέρ της παραχωρησιούχου (COSCO), η Επιτροπή σημειώνει ότι ο εξοπλισμός αποτελούσε μέρος της παραχωρηθείσας προς την παραχωρησιούχο μέσω δημοσίου διαγωνισμού λιμενικής υποδομής στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.
- (102) Η Επιτροπή έχει ήδη καθορίσει τους όρους υπό τους οποίους πράξεις όπως η πώληση γης ή κτιρίων ⁽⁴⁴⁾ ή η ιδιωτικοποίηση επιχειρήσεων ⁽⁴⁵⁾ δεν θέτουν κατά τη γνώμη της πρόβλημα κρατικής ενίσχυσης. Αυτό συμβαίνει γενικά στην περίπτωση που οι πράξεις αυτές γίνονται με βάση τις τιμές της αγοράς, ειδικά όταν η τιμή είναι το αποτέλεσμα ανοικτού διαγωνισμού χωρίς όρους και χωρίς διακρίσεις ο

οποίος έτυχε της δέουσας δημοσίευσης, γεγονός που διασφαλίζει την ισότιμη μεταχείριση των υποψηφίων. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προκύπτουν από τους κανόνες και τις αρχές που διέπουν τους δημόσιους διαγωνισμούς και τις συμβάσεις παραχώρησης, στις περιπτώσεις που ισχύουν, το ίδιο σκεπτικό ισχύει, τηρουμένων των αναλογιών, και για την πώληση ή την διάθεση υποδομής από τις δημόσιες αρχές ⁽⁴⁶⁾

- (103) Εντούτοις, όπως έχει ήδη επισημάνει η Επιτροπή ⁽⁴⁷⁾, δεν μπορεί να αποκλεισθεί το γεγονός ότι σε ορισμένες περιπτώσεις ενδέχεται να υπάρχουν στοιχεία ενίσχυσης. Για παράδειγμα, ενδέχεται να υπάρχει ενίσχυση στην περίπτωση που η υποδομή διατίθεται σε προκαθορισμένο διαχειριστή με συνέπεια να αποκτήσει αθέμιτο πλεονέκτημα εξ αυτού του γεγονότος ή εάν είναι τόσο μεγάλη η διαφορά μεταξύ της τιμής πώλησης και της τιμής μιας πρόσφατης κατασκευής με συνέπεια να αποκτήσει αθέμιτο πλεονέκτημα ο αγοραστής.
- (104) Όπως αναφέρεται στο σημείο (18) της παρούσας απόφασης, ο εν λόγω διαγωνισμός οργανώθηκε σε πανευρωπαϊκή κλίμακα σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανόνες σύναψης συμβάσεων που προβλέπονται στην απόφαση 2004/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών ⁽⁴⁸⁾. Η Επιτροπή δεν έχει λόγο να πιστεύει, βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, ότι η διαδικασία επιλογής έχει διεξαχθεί με εσφαλμένο τρόπο.
- (105) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης — 30 έτη στην αρχή με δυνατότητα παράτασης επί πέντε έτη εάν εκτελεστεί εμπρόθεσμα η κατασκευή του προβλήτα III και με μια δεύτερη δυνατότητα παράτασης κατά 5 ακόμη έτη υπό τον όρο ότι θα αυξηθούν τα τέλη παραχώρησης — αντανάκλα ελαφρώς το γεγονός ότι ο παραχωρησιούχος θα πραγματοποιήσει επενδύσεις σε πολύ δαπανηρά στοιχεία υποδομής, τα οποία μπορούν να αποφέρουν κέρδη μόνο μετά την παρέλευση πολλών ετών ⁽⁴⁹⁾. Εξάλλου, οι όροι παράτασης πέραν των 30 ετών εξαρτώνται άμεσα από την πραγματοποίηση αυτών των επενδύσεων.
- (106) Όσον αφορά την παροχή του εξοπλισμού, πρέπει να επισημανθεί ότι αποτελούσε μέρος των όρων του διαγωνισμού, οι προσφορές οι οποίες υποβλήθηκαν στο πλαίσιο του εν λόγω διαγωνισμού πρέπει να έχουν ήδη λάβει υπόψη το γεγονός ότι ο εξοπλισμός ήταν ήδη διαθέσιμος για χρήση και δεν θα χρειαζόταν να αγοραστεί από την παραχωρησιούχο.
- (107) Επιπλέον, εν όψει του σημείου (26), η Επιτροπή προκαταρκτικά θεωρεί ότι η σύμβαση παραχώρησης δεν μειώνει τους κινδύνους που πρέπει συνήθως να αναλαμβάνει μια παραχωρησιούχος και, συνεπώς, δεν απαλλάσσει την επιχείρησή από

⁽⁴²⁾ Βλ. ανωτέρω σημεία (81)–(85).

⁽⁴³⁾ Ειδικότερα, τον εξοπλισμό σύμφωνα με την υπόθεση αριθ. N 169/08.

⁽⁴⁴⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με στοιχεία κρατικής ενίσχυσης στις πωλήσεις γηπέδων, οικοπέδων και κτιρίων από δημόσιες αρχές, EE C 209, της 10.7.1997, σ. 3-5.

⁽⁴⁵⁾ Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την πολιτική ανταγωνισμού, 1993, παράγραφοι 402 και 403.

⁽⁴⁶⁾ Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρίες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες, EE C 312 της 9.12.2005, σ. 1, παράγραφος 58.

⁽⁴⁷⁾ Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρίες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες, EE C 312 της 9.12.2005, σ. 1, παράγραφος 59.

⁽⁴⁸⁾ EE L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

⁽⁴⁹⁾ Βλ. π.χ. την απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση N 110/08 — Γερμανία — για τη χρηματοδότηση του έργου Jade WeserPort Project, EE C 137 της 17.6.2009, σ. 1, όπου η διάρκεια της συμφωνίας παραχώρησης για την κατασκευή παρόμοιου έργου ήταν εξ αρχής 40 έτη.

χρηματοοικονομικούς κινδύνους που είναι εγγενείς στις δραστηριότητες λιμενικών υπηρεσιών, οι οποίοι ενδεχομένως στη συνέχεια να αποτελέσουν χρηματοοικονομική επιβάρυνση για τον ΟΛΠ.

(108) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην προκειμένη περίπτωση τα προσφάτως αποκτηθέντα περιουσιακά στοιχεία [εξοπλισμός φόρτωσης και εκφόρτωσης ⁽⁵⁰⁾] που χρηματοδοτήθηκε από το κράτος και τέθηκε στη διάθεση του παραχωρησιούχου έχει όντως σχετικά μικρή διάρκεια ζωής σε σύγκριση με άλλα στοιχεία υποδομής που έχουν μεγάλη διάρκεια ζωής, όπως είναι οι προβλήτες, οι οποίες θα μπορούσε να θεωρηθεί στην προκειμένη περίπτωση ότι μεταβιβάστηκαν προς τον δικαιούχο στην πλήρη οικονομική τους αξία. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι δεν φαίνεται να υπάρχει μεγάλη διαφορά ανάμεσα στην τιμή του προσφάτως αποκτηθέντος εξοπλισμού ο οποίος ετέθη στη διάθεση του παραχωρησιούχου και στα τέλη παραχώρησης που πρέπει να καταβάλει ο παραχωρησιούχος, τα οποία υπερβαίνουν κατά πολύ την τιμή του εξοπλισμού ⁽⁵¹⁾.

(109) Κατά συνέπεια, με βάση τις προαναφερόμενες αρχές ⁽⁵²⁾ και σύμφωνα με την πρακτική για τη λήψη των αποφάσεων της ⁽⁵³⁾, και με την επιφύλαξη χορήγησης άλλων κρατικών ενισχύσεων προς την παραχωρησιούχο εκτός των πλαισίων του παρόντος μέτρου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο αποκτηθείς εξοπλισμός ο οποίος τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου δεν της παρέχει κανένα πλεονέκτημα — και συνεπώς καμία κρατική ενίσχυση — στην παραχωρησιούχο, καθώς η τελευταία θα καταβάλει την τιμή αγοράς για τη χρήση του εν λόγω εξοπλισμού.

2.1.4.3. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του εμπορίου

(110) Η Επιτροπή, κατόπιν της διαπίστωσης ότι η κρατική χρηματοδότηση του μικρού προβλήτη και του εξοπλισμού στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων παρέχει στον ΟΛΠ (αλλά όχι στην παραχωρησιούχο και στους τελικούς χρήστες) επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα, πρέπει τώρα να αξιολογήσει κατά πόσο το εν λόγω πλεονέκτημα έχει την ικανότητα να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές.

(111) Η Επιτροπή σημειώνει ότι μπορεί να υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, ειδικά μεταξύ κύριων κόμβων που εξυπηρετούν μεγάλες γεωγραφικές περιοχές. Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων του λιμένος Πειραιώς έχει ουσιαστική χωρητικότητα (1 373 εκατομμύρια

TEUs το 2007) και εν δυνάμει βρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλους λιμένες ⁽⁵⁴⁾ της ΕΕ. Προβλέπεται ότι η νέα χωρητικότητα που θα προσθέσει ο νέος μικρός προβλήτης θα ανέρχεται τουλάχιστον σε 1 εκατομμύριο TEUs για τον ΟΛΠ. Μέρος της χωρητικότητας που θα είναι στη διάθεση του ΟΛΠ θα παραχωρηθεί στην COSCO. Εν τούτοις, ως αποτέλεσμα της κατασκευής του νέου μικρού προβλήτη και της απόκτησης του νέου εξοπλισμού, ο ΟΛΠ θα εξακολουθήσει να είναι ο κύριος φορέας εκμετάλλευσης του λιμένος. Επιπλέον, οι ίδιες οι ελληνικές αρχές θεωρούν ότι τα εν λόγω έργα είναι απαραίτητα για να αναπτυχθούν λιμενικές υπηρεσίες από τον ΟΛΠ και να καταστούν οι εν λόγω υπηρεσίες ανταγωνιστικές σε σχέση με αυτές που παρέχονται από την παραχωρησιούχο COSCO, αλλά και σε σχέση με τις υπηρεσίες που παρέχονται από άλλους λιμένες.

(112) Επιπλέον, το 27 % των εμπορευματοκιβωτίων που αναχωρούν και το 33 % των εμπορευματοκιβωτίων που φθάνουν στο λιμένα Πειραιώς αφορούν συναλλαγές με άλλα κράτη μέλη της ΕΕ. Συνεπώς, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση θα νοθεύσει ή θα απειλήσει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και θα επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

2.1.4.4. Συμπέρασμα

(113) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, σε αυτό το στάδιο, ότι τα δύο κοινοποιηθέντα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ του ΟΛΠ κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2.2. Συμβατότητα της ενίσχυσης

(114) Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει εάν η κρατική ενίσχυση προς τον ΟΛΠ η οποία διαπιστώνεται ανωτέρω, όσον αφορά τους δύο μικρούς προβλήτες στον επιβατικό λιμένα και τον μικρό προβλήτη και τον εξοπλισμό στον εμπορικό λιμένα, μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι συμβατή με την κοινή αγορά.

Η ενίσχυση ως κίνητρο

(115) Για να αποτελέσει κίνητρο η κρατική ενίσχυση ο αιτών πρέπει να υποβάλει αίτηση για ενίσχυση πριν την έναρξη του έργου. Στην προκειμένη περίπτωση ο ΟΛΠ υπέβαλε αιτήσεις για την χρηματοδότηση των έργων από το επιχειρησιακό πρόγραμμα πριν την έναρξη των εργασιών. Επιπλέον, τον καιρό που άρχισαν τα έργα ο ΟΛΠ γνώριζε καλά ότι ήταν ένας πιθανός δικαιούχος ενίσχυσης βάσει του επιχειρησιακού προγράμματος και κατά συνέπεια ήταν λογικό να προσδοκούσε ότι θα ελάμβανε δημόσια χρηματοδότηση. Ενόψει των προαναφερομένων η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω κρατική ενίσχυση εμπεριέχει το στοιχείο του κινήτρου.

Νομική βάση της αξιολόγησης

(116) Στην παρούσα περίπτωση, φαίνεται να υπάρχουν μόνο δύο δυνατότητες συμβατότητας. Πρέπει πρώτα να εξετασθεί εάν εφαρμόζεται το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ και, εφόσον δεν εφαρμόζεται, εάν τα μέτρα εμπίπτουν στην εξαίρεση που προβλέπεται στον άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ.

⁽⁵⁰⁾ Βλέπε σημείο (52) παραπάνω.

⁽⁵¹⁾ Βλέπε σημείο (27) παραπάνω.

⁽⁵²⁾ Βλέπε σημείο (102) και επόμενα.

⁽⁵³⁾ Βλ. για παράδειγμα απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 110/08 — Γερμανία — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου JadeWeserPort, ΕΕ C 137 της 17.6.2009, σ. 1· αποφάσεις της Επιτροπής της 10.7.2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 134/07 — Ελλάδα — Έργο υποθαλάσσιας σήραγγας Θεσσαλονίκης, ΕΕ C 234 της 6.10.2007, σ. 2· απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. 565/2007 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου κεντρικού οδικού άξονα της Ελλάδας (Ε65), απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 633/07 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση των τμημάτων οδικού άξονα μεταξύ των περιοχών Μαλιακός και Κλειδί (μέρος του προγράμματος ΠΑΘΕ), μεταξύ των Τεμπών και της Σκοτίας, και μεταξύ του Ευαγγελισμού και της Λεπτοκαρυάς, ΕΕ C 70 της 15.3.2008, σ. 6· και απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 45/08 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου οδικού άξονα Ελευσίνιας — Κορίνθου — Πάτρας — Πύργου — Τοάκωνα, ΕΕ C 177 της 12.7.2008, σ. 1.

⁽⁵⁴⁾ Για παράδειγμα, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης (με 447 εκατομμύρια TEU το 2007), ο λιμένας της Κωνσταντίας στη Ρουμανία (με 1 411 εκατομμύρια TEU για το ίδιο έτος), ο λιμένας του Κόπερ στη Σλοβενία και μία σειρά λιμένων στην Ιταλία μπορούν να θεωρηθούν ως άμεσοι ανταγωνιστές του ΟΛΠ.

2.2.1. Δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 86 παράγραφος 2

- (117) Η Ελλάδα πιστεύει ότι η υπό εξέταση υποδομή θα επιτρέψει στον ΟΛΠ να εκτελέσει αποτελεσματικά τα καθήκοντά του, τα οποία εξυπηρετούν το γενικό δημόσιο συμφέρον. Με άλλα λόγια, η Ελλάδα θεωρεί ότι οι λιμενικές υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται από τον ΟΛΠ αντιστοιχούν σε υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (εφεξής αναφερόμενες ως “ΥΓΟΣ”) και ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγείται για τα κοινοποιηθέντα επενδυτικά έργα είναι σύμφωνη με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ⁽⁵⁵⁾.
- (118) Μια κρατική ενίσχυση ως θεωρείται ως αντιστάθμιση προς μία επιχείρηση για την παροχή μίας ΥΓΟΣ, ώστε να κριθεί συμβατή με την κοινή αγορά, όταν πληρούνται οι ακόλουθοι τρεις όροι: 1) η υπό εξέταση ΥΓΟΣ πρέπει να ισοδυναμεί με μία γνήσια υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, 2) η παροχή της ΥΓΟΣ πρέπει να ανατίθεται κατά τον δέοντα τρόπο στο φορέα εκμετάλλευσης, και 3) η ενίσχυση η οποία χορηγείται στο φορέα εκμετάλλευσης πρέπει να είναι ανάλογη με τον επιδιωκόμενο στόχο.
- (119) Πρώτον, η Επιτροπή, σε αυτό το στάδιο, αμφιβάλει ως προς το ότι το πλήρες εύρος των δραστηριοτήτων που προβλέπονται από τον ΟΛΠ μπορεί να θεωρηθεί ως γνήσια ΥΓΟΣ.
- (120) Κατά το Πρωτοδικείο, “[...] όπως προκύπτει από τη νομολογία, η παροχή της επίμαχης υπηρεσίας πρέπει, εξ ορισμού, να εξυπηρετεί την κοινή ωφέλεια ή το δημόσιο συμφέρον. Στο πλαίσιο αυτό, οι ΥΓΟΣ διακρίνονται, μεταξύ άλλων, από τις υπηρεσίες που εξυπηρετούν ιδιωτικό συμφέρον, ανεξαρτήτως του αν το εν λόγω ιδιωτικό συμφέρον είναι περισσότερο ή λιγότερο συλλογικό ή αν έχει αναγνωρισθεί από το κράτος ως εύλογο ή ωφέλιμο”⁽⁵⁶⁾. Ειδικότερα, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η εκμετάλλευση ενός εμπορικού λιμένα δεν είναι αυτομάτως ταυτόσημη με την παροχή ΥΓΟΣ, ιδίως εάν προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι όλες οι υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται σε έναν τέτοιο λιμένα αφορούν μία τέτοια αποστολή⁽⁵⁷⁾.
- (121) Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλειστεί εκ προοιμίου ότι μέρος των δραστηριοτήτων που εκτελούνται σε έναν λιμένα ενδέχεται να θεωρούνται ως ΥΓΟΣ υπό δεόντως αιτιολογημένες περιστάσεις. Ωστόσο, στην παρούσα περίπτωση, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει μέχρι τώρα καμία απόδειξη περί σαφώς καθορισμένης ΥΓΟΣ εντός του πλαισίου των συνολικών δραστηριοτήτων του ΟΛΠ στο Λιμένα Πειραιώς.
- (122) Ο ΟΛΠ ασκεί, για παράδειγμα, δραστηριότητες σε άμεσο ανταγωνισμό με την παραχωρησιούχο στον εμπορικό τερματικό σταθμό. Δεν μπορεί να προβληθεί ο ισχυρισμός ότι οι εν λόγω δραστηριότητες ισοδυναμούν με ΥΓΟΣ, καθώς παρέχονται ήδη με όρους αγοράς από άλλες επιχειρήσεις.
- (123) Επιπλέον, ούτε ο νόμος ίδρυσης του ΟΛΠ (νόμος 2688/1999) ούτε η σύμβαση παραχώρησης η οποία έχει συναφθεί μεταξύ του ΟΛΠ και του ελληνικού κράτους δεν περιέχουν ρητή διάταξη με την οποία να ορίζεται κάποια ΥΓΟΣ προς εκτέλεση από τον ΟΛΠ. Συγκεκριμένα, οι υποχρεώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο τμήμα 9 της σύμβασης παραχώρησης, είναι πολύ γενικής φύσεως (απαιτώντας από τον ΟΛΠ να διασφαλίσει “ένα πλήρες εύρος λιμενικών υπηρεσιών και διευκολύνσεων”) και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως σαφώς καθορισμένη ΥΓΟΣ. Επίσης, δεν υπάρχει σαφώς καθορισμένη υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας η οποία να επιβάλλεται στον ΟΛΠ σε σχέση με τις συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των ελληνικών νήσων.
- (124) Ακόμη και εάν υποθεθεί ότι μέρος των δραστηριοτήτων του ΟΛΠ δύναται να θεωρηθεί ότι συνιστούν ΥΓΟΣ, δεν φαίνεται να πληρούνται οι άλλοι όροι που απαιτούνται για συμβατότητα με την κοινή αγορά, ήτοι, η πράξη ανάθεσης και η αναλογικότητα.
- (125) Όσον αφορά την πράξη ανάθεσης, υπάρχει μία σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του κράτους και του ΟΛΠ, όπου το κράτος ρητώς αναθέτει στον ΟΛΠ την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Η εν λόγω σύμβαση επίσης περιλαμβάνει υποχρεώσεις για τον ΟΛΠ κατά την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Ωστόσο, καθώς δεν ορίζεται επακριβώς το πεδίο όπου υπάρχει υποχρέωση παροχής δημόσιων υπηρεσιών, δεν είναι επίσης σαφές ποιο είναι το πεδίο εφαρμογής της αντίστοιχης πράξης ανάθεσης στον ΟΛΠ.
- (126) Μία ενίσχυση η οποία καταβάλλεται ως αντιστάθμιση για την εκτέλεση μίας δυνητικής ΥΓΟΣ για να είναι συμβατή με την κοινή αγορά, πρέπει να είναι ανάλογη με τον επιδιωκόμενο σκοπό. Ειδικότερα, αυτό σημαίνει ότι η πράξη ανάθεσης πρέπει να περιέχει διατάξεις που να εμποδίζουν την υπεραντιστάθμιση και τη διεπίδωξη εμπορικών δραστηριοτήτων. Πρέπει επίσης να υπάρχει σαφής διαχωρισμός λογαριασμών μεταξύ των εμπορικών δραστηριοτήτων και των δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας του φορέα εκμετάλλευσης, καθώς και ένα επαρκές σύστημα για την κατανομή των κοινών δαπανών για τις δημόσιες υπηρεσίες και τις εμπορικές δραστηριότητες του.
- (127) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η σύμβαση παραχώρησης δεν περιέχει διατάξεις για την αποφυγή υπεραντιστάθμισης κατά την παροχή ΥΓΟΣ. Επίσης, δεν υπάρχει λογιστικός διαχωρισμός για τις εμπορικές δραστηριότητες και για τις δραστηριότητες οι οποίες θα αφορούσαν πιθανώς μία ΥΓΟΣ και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει καμία εγγύηση ότι τα έσοδα από την παροχή μίας τέτοιας ΥΓΟΣ δεν θα χρησιμοποιηθούν για τις εμπορικές δραστηριότητες (π.χ. πώληση σε χαμηλότερες τιμές από αυτές των ανταγωνιστών μέσω της επιδοτούμενης ΥΓΟΣ).
- (128) Κατά συνέπεια, σε αυτό το στάδιο, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν καθορίζεται κατά τον ενδεδειγμένο και σαφή τρόπο η ΥΓΟΣ στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων που εκτελεί ο ΟΛΠ. Επίσης, δεν προβλέπεται δεόντως η ανάθεση τέτοιων δυνητικών ΥΓΟΣ και δεν υπάρχει καμία διάταξη με την οποία να διασφαλίζεται η αναλογικότητα της αντιστάθμισης η οποία καταβάλλεται για την εκτέλεσή τους. Επομένως, η Επιτροπή προκαταρκτικά θεωρεί ότι η κρατική ενίσχυση η οποία χορηγείται στον ΟΛΠ αναφορικά με τα κοινοποιηθέντα έργα δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

⁽⁵⁵⁾ Το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ ορίζει ότι “Οι επιχειρήσεις οι οποίες είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες της παρούσας συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει, εκ του νόμου ή εκ των πραγμάτων, την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντίκειται προς το συμφέρον της Κοινότητας.”

⁽⁵⁶⁾ Βλ. υπόθεση T-289/03, *Bupa* και άλλοι κατά Επιτροπής, (Συλλογή 2008, σ. II-000, σκέψη 178).

⁽⁵⁷⁾ Βλ. υπόθεση C-242/95, *GT-Link A/S* κατά *De Danske Statsbaner*, Συλλογή, σ. I-4349, σκέψη 52).

2.2.2. Δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ

(129) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κατάλληλη νομική βάση για την αξιολόγηση της κρατικής ενίσχυσης προς την υπό εξέταση λιμενική υποδομή πρέπει να είναι το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ. Το εν λόγω άρθρο προβλέπει ότι “οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντίκειται προς το κοινό συμφέρον”, δύναται να θεωρηθεί ότι είναι συμβατές με την κοινή αγορά. Εφόσον δεν υπάρχουν ακόμα κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των λιμένων, το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) έχει άμεση εφαρμογή.

(130) Η Επιτροπή, κατά συνέπεια, πρέπει να εξετάσει για κάθε κοινοποιηθέν έργο όπου περιλαμβάνεται κρατική ενίσχυση εάν η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβατή με το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ. Τα σχετικά έργα είναι: i) η κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα, ii) η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και iii) η απόκτηση του εξοπλισμού προς χρήση από τον ΟΛΠ και την παραχωρησιούχο στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.

2.2.2.1. Κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. N 105/08)

(131) Θα πρέπει κατ' αρχάς να εξετασθεί κατά πόσον ισχύουν στην προκειμένη περίπτωση οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές⁽⁵⁸⁾ (στο εξής “οι κατευθυντήριες γραμμές”). Όντως, το τμήμα 10 των κατευθυντήριων γραμμών περιλαμβάνει κανόνες σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την ακτοπλοία. Εν τούτοις, οι κανόνες αυτοί καλύπτουν μόνο την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών⁽⁵⁹⁾, αλλά όχι την κατασκευή υποδομών που προορίζεται γι' αυτές τις υπηρεσίες, όπως συμβαίνει στην περίπτωση των δύο προβλητών στον επιβατικό λιμένα. Κατά συνέπεια, οι κατευθυντήριες γραμμές δεν μπορούν να εφαρμοστούν ως προς αυτό το μέτρο και για το λόγο αυτό η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσο εμπίπτουν στους γενικούς στόχους της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ.

(132) Σημειώνεται ότι η σύνδεση περιφερειακών περιοχών και νήσων μέσω της προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων αποτελεί μία από τις προτεραιότητες της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ⁽⁶⁰⁾. Επιπλέον, ένας από τους στόχους ένταξης των λιμένων στη στρατηγική ΔΕΔ-Μ

είναι η βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασης των περιφερειακών περιοχών και η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής εντός της Κοινότητας, βελτιώνοντας τις κοινωνικές εσωτερικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις και δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στα νησιά και στις περιφερειακές περιοχές⁽⁶¹⁾. Πράγματι, η σύνδεση των νήσων και των περιφερειακών περιοχών με περισσότερα κεντρικά σημεία της επικράτειας της ΕΕ επιτρέπει στους πολίτες της ΕΕ, στις επιχειρήσεις και στις περιφερειακές και τοπικές κοινωνίες να επωφεληθούν πλήρως από την εσωτερική αγορά. Προκειμένου να αναπτυχθούν τέτοιες λιμενικές υπηρεσίες, επιβάλλεται η θέση σε λειτουργία της απαραίτητης υποδομής. Ωστόσο, καθώς οι πόροι της αγοράς ενδεχομένως να μην είναι πάντα διαθέσιμοι για πρωτοβουλίες οι οποίες δεν είναι βραχυπρόθεσμα επικερδείς, αυτό συνεπάγεται ότι η επένδυση σε τέτοιες εγκαταστάσεις θα πρέπει ενδεχομένως να συμπληρωθεί με στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

(133) Όπως αναφέρεται ανωτέρω, οι δύο μικροί προβλήτες (“δόντια”) στον επιβατικό λιμένα θα εξυπηρετούν μόνο τα ακτοπλοϊκά σκάφη, τα οποία συνδέουν σχεδόν όλα τα ελληνικά νησιά με τον κύριο λιμένα και την πρωτεύουσα της Ελλάδας. Επιπρόσθετα, ο εν λόγω λιμένας εξυπηρετεί μία σειρά συνδέσεων προς τα νησιά οι οποίες δεν παρέχονται από κανέναν άλλον εναλλακτικό λιμένα της ηπειρωτικής χώρας. Ακόμα και σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν εναλλακτικές συνδέσεις από τους λιμένες της Ραφήνας ή/και του Λαυρίου, οι εν λόγω λιμένες δεν διαθέτουν επαρκή ικανότητα χειρισμού του μεγάλου αριθμού των πλοίων που εξυπηρετούνται από το λιμένα Πειραιώς. Επίσης, ο λιμένας Πειραιώς παρέχει σημαντική άμεση διατροπική σύνδεση με το σιδηροδρομικό σύστημα της αστικής ζώνης Πειραιώς-Αθήνας, η οποία εξασφαλίζει άμεση και ταχεία πρόσβαση στην Αθήνα και σε άλλες βασικές εγκαταστάσεις μεταφοράς (όπως ο εθνικός αερολιμένας). Αυτό σαφώς επιτρέπει στον επιβατικό λιμένα Πειραιώς να παρέχει τις απαραίτητες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες επιβατών οι οποίες δεν είναι συγκρίσιμες με τις υπηρεσίες που παρέχονται από τους δυνητικούς του ανταγωνιστές.

(134) Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι η δημόσια χρηματοδότηση περιορίζεται στις δαπάνες των έργων, και επομένως ότι εξαιρείται οποιοσδήποτε κίνδυνος αδικαιολόγητης υπεραποδομησίας για τον ΟΛΠ ή τον ανάδοχο που εκτέλεσε τα απαραίτητα έργα. Εν προκειμένω, η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα. Πρώτον, όπως στην περίπτωση της τεζογέφυρας, η σύμβαση δημόσιων έργων για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) συνάφθηκε κατόπιν ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες σύναψης δημόσιων συμβάσεων. Ως εκ τούτου, μπορεί να θεωρηθεί ότι η συμβολή του Δημοσίου δεν θα υπερβεί την τιμή της αγοράς για την κατασκευή. Δεύτερον, παρόλο που η κρατική χρηματοδότηση καλύπτει πλήρως τις δαπάνες της υποδομής, σημειώνεται ότι το ποσό της ενίσχυσης είναι σχετικά μικρό σε σύγκριση με τη συνολική ικανότητα του επιβατικού λιμένα και, επομένως, θα έχει περιορισμένες συνέπειες στο συνολικό αριθμό των πλοίων και των επιβατών που χρησιμοποιούν το λιμένα. Τρίτον, η συμβολή του Δημοσίου δεν θα καλύψει κανένα μεταγενέστερο κόστος συντήρησης και επισκευής, το οποίο θα καλύπτεται αποκλειστικά από τον ΟΛΠ. Τέλος, οποιαδήποτε δυνητική αύξηση στα έσοδα του ΟΛΠ που

⁽⁵⁸⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής C(2004) 43 — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3.

⁽⁵⁹⁾ Ως θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θεωρούνται “η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις περικλειστές θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη (βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών. Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών — δεύτερη διετής έκθεση προόδου” COM(1999) 317 τελικό, σ. 2).

⁽⁶⁰⁾ Πράσινη Βίβλος σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές, COM(1997) 678 τελικό της 10.12.1997.

⁽⁶¹⁾ Πράσινη Βίβλος σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές, COM(1997) 678 τελικό της 10.12.1997, σ. 9. Βλ. επίσης ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2004) 453 τελικό της 2.7.2004 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

προκύπτει από την επένδυση θα περιέρχεται εν μέρει στο ελληνικό κράτος, καθώς ο ΟΛΠ πρέπει να καταβάλλει 2 % των ετήσιων εσόδων του στο ελληνικό κράτος σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης παραχώρησης.

- (135) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αποκλείεται οποιαδήποτε υπεραντισταθμίση για τον ΟΛΠ και την επιχείρηση η οποία είναι υπεύθυνη για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα.
- (136) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα δεν είναι σε θέση να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στην Κοινότητα σε βαθμό που να αντικείται στο κοινό συμφέρον και δύναται, κατά συνέπεια, να θεωρηθεί συμβατή με την κοινή αγορά δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ.

2.2.2.2. Κατασκευή ενός μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού (υπόθεση αριθ. Ν 168/08) καθώς και απόκτηση άλλου εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. Ν 169/08)

- (137) Η Επιτροπή έχει τονίσει σε μία σειρά εγγράφων πολιτικής ότι οι λιμένες είναι απαραίτητοι για την οικονομική ανάπτυξη και για τη διασφάλιση της ασφάλειας των προμηθειών προς τους ευρωπαίους πολίτες και το βιομηχανικό κλάδο⁽⁶²⁾. Επιπλέον, οι λιμένες αποτελούν βασικό εργαλείο για την υλοποίηση των στόχων της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών, όπως διατυπώνονται στη Λευκή Βίβλο του 2001 και στην αναθεώρηση της του 2006. Επομένως, η ύπαρξη επαρκούς αριθμού λιμένων με επαρκή ικανότητα σε όλες τις ακτές της Κοινότητας είναι απαραίτητη για ένα αποτελεσματικό και βιώσιμο δίκτυο μεταφορών.
- (138) Ένα σημαντικό σχετικό επιχείρημα είναι η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες ισοδυναμούν με το 39 % των εσωτερικών μεταφορών εμπορευμάτων και σχεδόν με το 90 % του όγκου του εξωτερικού εμπορίου⁽⁶³⁾. Οι θαλάσσιες μεταφορές επίσης αποτελούν αξιόλογη εναλλακτική λύση στις χερσαίες μεταφορές, όπως φαίνεται και με την ιδέα των “θαλάσσιων αρτηριών”⁽⁶⁴⁾. Πράγματι, η ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων κοντά σε προορισμούς προέλευσης/τελικούς προορισμούς εμπορευμάτων πρέπει να θεωρείται ο απλούστερος τρόπος μείωσης της συμφόρησης στις χερσαίες μεταφορές, και συνεπώς συμβάλλει στη μείωση της συμφόρησης και της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος. Ειδικότερα, πρέπει να τονιστεί ότι η θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων έχει συντελέσει σημαντικά στην ανάπτυξη των

θαλάσσιων μεταφορών. Έχει μεγάλες μελλοντικές δυνατότητες στις εργασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας με χρήση συνδυασμών μεταξύ θαλάσσιων και σιδηροδρομικών ή/και εσωτερικών πλωτών μεταφορών⁽⁶⁵⁾.

- (139) Εν όψει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι ενδεχομένως να είναι απαραίτητες οι επενδύσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις — και πιο συγκεκριμένα, σε υποδομές θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων — όπου τα στοιχεία κρατικής ενίσχυσης διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο, όταν οι πόροι της αγοράς δεν είναι διαθέσιμοι για αναπτύξεις υποδομών οι οποίες βραχυπρόθεσμα δεν είναι επικερδείς. Ωστόσο, όταν ορισμένα στοιχεία υποδομών μπορούν να αποτελέσουν αμέσως αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και είναι ήδη επικερδή βραχυπρόθεσμα, οι δαπάνες τους δύναται να καλυφθούν από ιδιώτες επενδυτές. Σε αυτές τις περιπτώσεις η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης μπορεί να μην δικαιολογείται.

Η φύση των διαφορετικών στοιχείων υποδομής

- (140) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η κρατική παρέμβαση όσον αφορά την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I και την απόκτηση του εξοπλισμού συνάδει με τους προαναφερθέντες στόχους πολιτικής της ΕΕ. Εν τούτοις, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει, αναφορικά με κάθε στοιχείο υποδομής, εάν η αντίστοιχη επένδυση μπορεί να υλοποιηθεί με λιγότερη ή καθόλου κρατική χρηματοδότηση, προκειμένου να καθοριστεί εάν είναι απαραίτητη η κρατική παρέμβαση.
- (141) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή σημειώνει ότι είναι σημαντικό να γίνει σαφής διαχωρισμός των δαπανών επένδυσης και των κρατικών παρεμβάσεων όσον αφορά την υποδομή για συγκεκριμένους χρήστες (ήτοι, τον μικρό προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων) από τις δαπάνες επένδυσης και τις κρατικές παρεμβάσεις όσον αφορά τα στοιχεία ανωδομής που πρέπει να εγκατασταθούν στον προβλήτα I (ήτοι, ο εξοπλισμός ο οποίος κοινοποιήθηκε με βάση την περίπτωση αριθ. Ν 168/08). Ο εν λόγω διαχωρισμός επενδυτικών δαπανών είναι απαραίτητος για να αξιολογηθεί ξεχωριστά η συμβατότητα των διαφορετικών τύπων υποδομής με την κοινή αγορά.
- (142) Οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει μέχρι στιγμής ανάλυση της κατανομής των εν λόγω επενδυτικών δαπανών. Επίσης, βάσει των διαθέσιμων στοιχείων, φαίνεται ότι οι συγκεκριμένες συμβάσεις για την υλοποίηση των εν λόγω δημόσιων έργων κάλυψαν όλα τα στοιχεία υποδομής συνολικά. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καλεί τις ελληνικές αρχές να προσκομίσουν λεπτομερή ανάλυση της κατανομής των επενδυτικών δαπανών και των κρατικών παρεμβάσεων.
- (143) Όσον αφορά την υποδομή για συγκεκριμένους χρήστες, όπως η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι τέτοια έργα λιμενικών υποδομών ενδέχεται να απαιτήσουν σημαντικές επενδύσεις κεφαλαίων οι οποίες μπορούν να αποσβεσθούν, εάν ποτέ αποσβεσθούν μόνον, μακροπρόθεσμα, και, για το λόγο αυτό, δεν γίνονται συνήθως τέτοιες επενδύσεις από ιδιώτες. Κατά συνέπεια, η οικονομική τους

⁽⁶²⁾ Βλ. για παράδειγμα: Ανακοίνωση “Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών στον ορίζοντα του 2010: η ώρα των επιλογών”, COM(2001) 370 της 12ης Σεπτεμβρίου 2001. Βλ. επίσης: Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής βίβλου για τις μεταφορές του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής”, COM(2006) 314 της 22ας Ιουνίου 2006.

⁽⁶³⁾ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής”, (2006) που αναφέρεται στην υποσημείωση 59.

⁽⁶⁴⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2004) 453 τελικό της 2.7.2004 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

⁽⁶⁵⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής”, (2006) που αναφέρεται στην υποσημείωση 62.

βιωσιμότητα δεν μπορεί να διασφαλιστεί χωρίς δημόσια χρηματοδότηση ⁽⁶⁶⁾. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε αυτό το στάδιο, ενδεχομένως να υπάρχει ανάγκη για κρατική παρέμβαση, ούτως ώστε να διασφαλιστεί η κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα I.

- (144) Αντιθέτως, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα στοιχεία ανωδομής, ήτοι, ο εξοπλισμός προς εγκατάσταση στον προβλήτα I ⁽⁶⁷⁾ και ο εξοπλισμός που πρέπει να τεθεί στη διάθεση του ΟΛΠ ή της παραχωρησιούχου ⁽⁶⁸⁾, εν γένει δεν συνδέονται με υψηλές επενδυτικές δαπάνες. Συνεπώς, οι εν λόγω δαπάνες συνήθως καλύπτονται από ιδιωτική χρηματοδότηση επί καθαρά εμπορικής βάσεως. Αυτό ισχύει ιδιαίτερος στην περίπτωση που η ανωδομή βρίσκεται σε μεγάλους λιμενικούς κόμβους — όπως ο λιμένας Πειραιώς — με μεγάλο κύκλο εργασιών και κέρδος και με σημαντική θέση σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους.
- (145) Συνεπώς, η Επιτροπή, σε αυτό το στάδιο, αμφιβάλλει σχετικά με το κατά πόσο η κρατική χρηματοδότηση των υπό εξέταση στοιχείων εξοπλισμού είναι απαραίτητη και κατά πόσο ο ΟΛΠ δεν είναι σε θέση να τα χρηματοδοτήσει με ίδιους πόρους. Οι ελληνικές αρχές καλούνται να προσκομίσουν περαιτέρω σχετικές πληροφορίες.
- (146) Εξάλλου, επειδή η Επιτροπή δεν έχει προς το παρόν καμία εμπειρία όσον αφορά την χρηματοδότηση ανωδομής από το κράτος σε τόσο μεγάλους και τόσο ανταγωνιστικούς λιμένες ⁽⁶⁹⁾, θα ήθελε να γνωρίζει τις γνώμες των ενδιαφερόμενων μερών επ' αυτού του θέματος.
- (147) Ακόμη και εάν η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η κρατική χρηματοδότηση των στοιχείων εξοπλισμού ήταν απαραίτητη, το γεγονός ότι το κράτος θα καλύψει πλήρως τις δαπάνες των στοιχείων της υποδομής δημιουργεί αμφιβολίες ως προς το κατά πόσο η υπό εξέταση κρατική ενίσχυση είναι αναλογική και περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο.
- (148) Το γεγονός ότι το κόστος των στοιχείων του εξοπλισμού καθορίστηκε κατόπιν ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού για την αγορά τους σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες συναψης δημόσιων συμβάσεων αποκλείει την περίπτωση οι καθορισθείσες τιμές να υπερβαίνουν την αγοραία αξία. Συνεπώς, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι δεν έχει παρασχεθεί κανένα πλεονέκτημα

στον ανάδοχο προμηθευτή του εξοπλισμού και καμία υπεραντιστάθμιση στον ΟΛΠ.

- (149) Εντούτοις, το γεγονός ότι χρεώνεται η τιμή αγοράς για την κατασκευή της ανωδομής δεν αιτιολογεί την πλήρη κάλυψη των δαπανών από το κράτος. Εν προκειμένω, οι ελληνικές αρχές καλούνται να προσκομίσουν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τους λόγους για τους οποίους ο ΟΛΠ δεν θα καλύψει όλες ή μέρος των εν λόγω δαπανών, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη ότι θα χρεώσει εμπορικά τέλη ή θα λάβει τέλη παραχώρησης για τη χρήση της εν λόγω υποδομής που προορίζεται για ειδική χρήση.
- (150) Η Επιτροπή σημειώνει το γεγονός ότι ο ΟΛΠ καταβάλλει στο ελληνικό κράτος τέλος παραχώρησης το οποίο αντιστοιχεί σε ένα ποσοστό των εσόδων του. Συνεπώς, με την αύξηση της ικανότητας του ΟΛΠ λόγω της κατασκευής των μικρών προβλητών και της αγοράς του εξοπλισμού, το κράτος θα έχει μεγαλύτερη έσοδα λόγω της αύξησης του καθαρού ποσού που θα καταβάλλει ο ΟΛΠ με τη μορφή τελών παραχώρησης. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί ως ειδικός μηχανισμός, ώστε το κράτος να ανακτήσει μέρος της χορηγούμενης κρατικής ενίσχυσης. Εν τούτοις, στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή δεν διαθέτει επαρκή στοιχεία προκειμένου να αξιολογήσει κατά πόσο ο εν λόγω μηχανισμός μειώνει το επίπεδο της κρατικής ενίσχυσης που χορηγείται στον ΟΛΠ. Οι ελληνικές αρχές καλούνται να προσκομίσουν περαιτέρω σχετικές πληροφορίες.

Η ανάπτυξη του εμπορίου δεν νοδεύεται σε βαθμό που να αντίκειται στο κοινοτικό συμφέρον

- (151) Ο μικρός προβλήτας και ο εξοπλισμός αποτελούν υποδομές οι οποίες δύνανται να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και θα χρησιμοποιηθούν άμεσα από τον ΟΛΠ για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Αυτό σημαίνει ότι η κρατική χρηματοδότηση των έργων υποδομής μπορεί να ενισχύσει τη θέση του ΟΛΠ σε σχέση με τους ανταγωνιστές του στην ευρωπαϊκή αγορά για τις υπηρεσίες χειρισμού φορτίων. Αυτό μπορεί να γίνει σε δύο επίπεδα: i) στον ανταγωνισμό μεταξύ του ΟΛΠ και της παραχωρησιούχου εντός του λιμένα (ενδολιμενικός ανταγωνισμός), και ii) στον ανταγωνισμό μεταξύ του ΟΛΠ και άλλων φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων που παρέχουν υπηρεσίες που επιδέχονται υποκατάσταση (διαλιμενικός ανταγωνισμός).
- (152) Όσον αφορά τον ενδολιμενικό ανταγωνισμό η Επιτροπή επισημαίνει ότι μέρος των λιμενικών υπηρεσιών θα έχουν πολύ θετική επίπτωση στον ενδολιμενικό ανταγωνισμό επειδή θα δημιουργήσουν πραγματικό ανταγωνισμό ανάμεσα στις λιμενικές υπηρεσίες που θα παρέχονται από την COSCO και από αυτές που θα παρέχονται από τον ΟΛΠ. Όπως προαναφέρεται, είναι η πρώτη φορά που στην Ελλάδα δημιουργείται τέτοιος ανταγωνισμός, ο οποίος ελπίζεται ότι θα βελτιώσει τόσο την αποτελεσματικότητα όσο και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Επιπλέον, ο χρηματοδοτούμενος από το κράτος εξοπλισμός δεν χρησιμοποιείται μόνο από τον ΟΛΠ αλλά και από την παραχωρησιούχο, καθώς μέρος του εξοπλισμού τέθηκε στη διάθεση της παραχωρησιούχου υπό τους όρους της σύμβασης παραχώρησης (αλλά καταβάλλει η τιμή της αγοράς για τη χρήση τους).
- (153) Για αυτούς τους λόγους, η Επιτροπή θεωρεί προκαταρκτικά ότι η κρατική παρέμβαση στην κατασκευή του μικρού προβλήτα και του εξοπλισμού δεν έχει σημαντική επιρροή στον ενδολιμενικό ανταγωνισμό.

⁽⁶⁶⁾ Πρέπει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή δέχθηκε προηγουμένως ότι η κατασκευή προβλητών αποτελεί συμβατή ενίσχυση υπό ορισμένους όρους (απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, EE C 176 της 16.7.2005, σ. 11).

⁽⁶⁷⁾ Κοινοποιηθεί μαζί με την κατασκευή του προβλήτα στον προβλήτα I στο πλαίσιο της υπόθεσης αριθ. N 168/08.

⁽⁶⁸⁾ Κοινοποιηθεί στο πλαίσιο της υπόθεσης αριθ. N 169/08.

⁽⁶⁹⁾ Πρέπει να σημειωθεί ότι μέχρι στιγμής όλα τα στοιχεία ανωδομής, σε όλα τα έργα λιμενικών υποδομών τα οποία κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή (απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 110/08 — Γερμανία — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου JadeWeserPort, EE C 137, 17.06.2009, σ. 1, απόφαση της Επιτροπής της 24.4.2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 60/06 — Κάτω Χώρες — Έργο "Ανάπτυξη του κυρίου λιμένα του Ρότερνταμ" — EE C 196 της 24.8.2007, σ. 1· και απόφαση της Επιτροπής της 20.10.2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 520/03 — Βέλγιο — Χρηματοδοτική ενίσχυση για έργα υποδομής σε λιμένες της Φλάνδρας, EE C 176 της 16.7.2005, σ. 11), έπρεπε να αγοραστούν ή να κατασκευαστούν από το φορέα εκμετάλλευσης λιμενικών υπηρεσιών με δική του χρηματοδότηση, και επομένως χωρίς κρατική ενίσχυση.

(154) Όσον αφορά το διαλιμενικό ανταγωνισμό, ο ΟΛΠ βρίσκεται σαφώς σε ανταγωνισμό με τους άλλους βασικούς κοινοτικούς φορείς εκμετάλλευσης λιμένων της περιοχής, όπως (ενδεικτικά) τον λιμένα της Κονσταντίας στη Ρουμανία, το λιμένα της Τεργέστης στην Ιταλία και τον λιμένα Κόπερ στη Σλοβενία. Επομένως, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες κατά πόσο η κρατική χρηματοδότηση της υποδομής προς εκμετάλλευση από τον ΟΛΠ δεν θα επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών σε βαθμό που να αντίκειται στο κοινοτικό συμφέρον. Οι εν λόγω αμφιβολίες είναι ιδιαίτερα έντονες όσον αφορά την απόκτηση εξοπλισμού (στοιχεία ανωδομής) καθώς, όπως σημειώνεται ανωτέρω, τέτοιες υποδομές συνήθως χρηματοδοτούνται από τους ίδιους τους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καλεί τις ελληνικές αρχές και τους ενδιαφερόμενους να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με τις επιπτώσεις των υπό εξέταση μέτρων κρατικής ενίσχυσης στο διαλιμενικό ανταγωνισμό.

2.3. Συμπέρασμα

(155) Βάσει της αξιολόγησης που αναφέρεται στα ανωτέρω τμήματα, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι:

— Η κατασκευή της πεζογέφυρας στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

— Η κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) συνιστά κρατική ενίσχυση η οποία είναι συμβατή με την κοινή αγορά.

(156) Η Επιτροπή περαιτέρω θεωρεί, στο παρόν στάδιο, ότι η κρατική χρηματοδότηση για την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, η απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού στον εν λόγω μικρό προβλήτα (υπόθεση αριθ. Ν 168/08), καθώς και η απόκτηση του εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. Ν 169/08) συνιστά κρατική ενίσχυση προς τον ΟΛΠ. Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσο η εν λόγω κρατική ενίσχυση είναι συμβατή με την κοινή αγορά. Ειδικότερα, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες και επομένως ζητάει από τις ελληνικές αρχές να υποβάλουν παρατηρήσεις και να παράσχουν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τα ακόλουθα ζητήματα:

— Ανάλυση κατανομής των επενδυτικών δαπανών και των κρατικών παρεμβάσεων μεταξύ του μικρού προβλήτα προς κατασκευή στον προβλήτα Ι και των στοιχείων ανωδομής προς εγκατάσταση στον προβλήτα Ι, προκειμένου να καταστεί δυνατή η ξεχωριστή αξιολόγηση της συμβατότητας των διαφορετικών τύπων υποδομής με την κοινή αγορά.

— Αναγκαιότητα της κρατικής χρηματοδότησης του εξοπλισμού ο οποίος αποτελεί μέρος της ανωδομής ενός λιμένα και ικανότητα του ΟΛΠ για χρηματοδότηση του εν λόγω εξοπλισμού με ίδιους πόρους.

— Αναλογικότητα της κρατικής χρηματοδότησης, η οποία καλύπτει πλήρως τις δαπάνες της υποδομής και του εξοπλισμού, και δυνατότητα για τον ΟΛΠ να καλύψει όλες ή μέρος των εν λόγω δαπανών.

— Επίπτωση στον ανταγωνισμό και στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές της κρατικής χρηματοδότησης της κατασκευής του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι και της απόκτησης εξοπλισμού (στοιχεία ανωδομής).

— Κατά πόσο ο μηχανισμός ο οποίος χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του τέλους παραχώρησης που καταβάλλει ο ΟΛΠ στο ελληνικό κράτος (ποσοστό ετήσιων εσόδων) μπορεί να μειώσει το επίπεδο κρατικής ενίσχυσης που χορηγείται στον ΟΛΠ μέσω της κρατικής χρηματοδότησης της υποδομής και του εξοπλισμού.

3. ΑΠΟΦΑΣΗ

Η Επιτροπή έχει, ως εκ τούτου, αποφασίσει ότι η κατασκευή της πεζογέφυρας στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

Η κρατική ενίσχυση για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) είναι συμβατή με την κοινή αγορά.

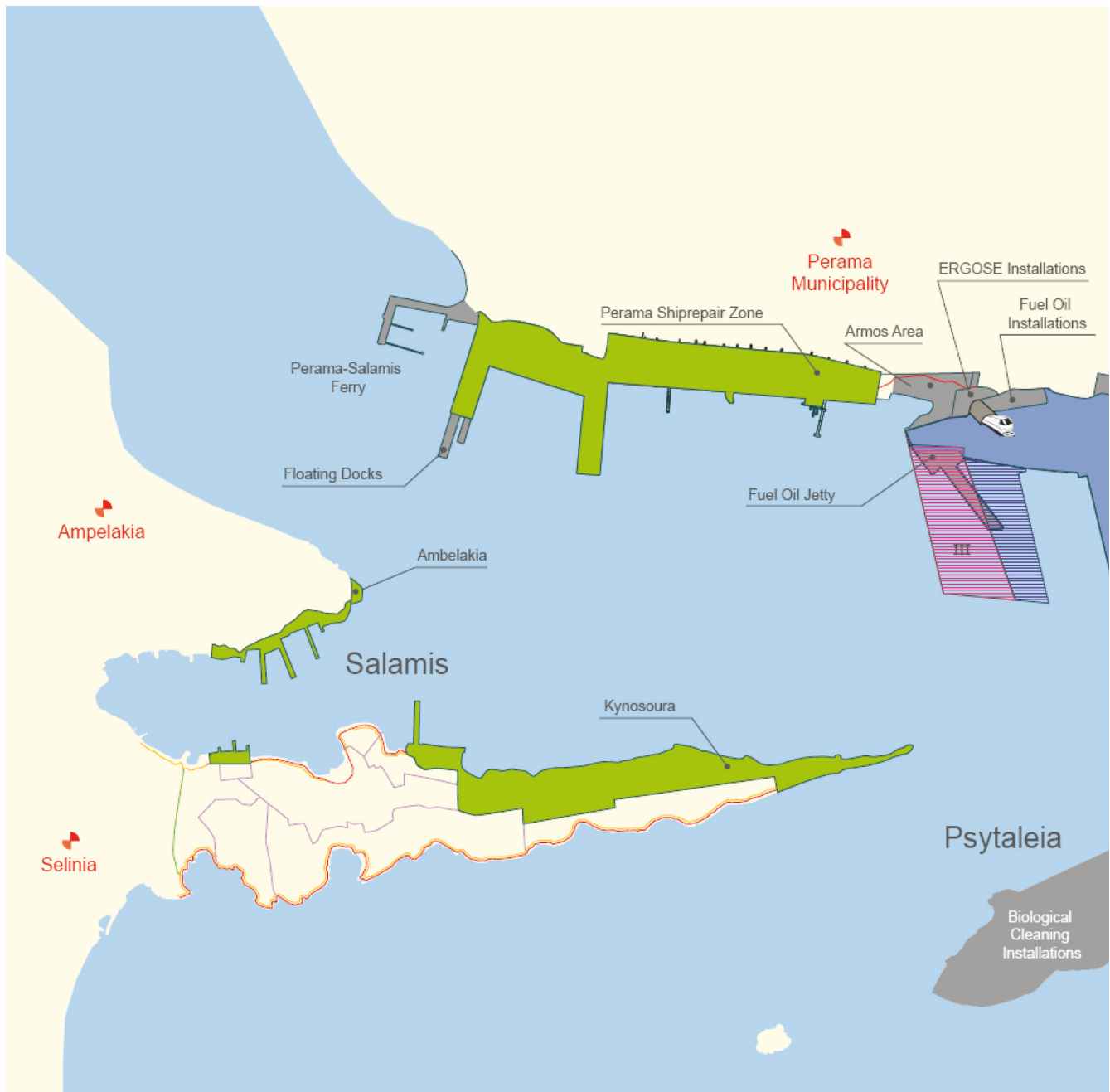
Όσον αφορά την κρατική ενίσχυση για την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, την απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού στον εν λόγω μικρό προβλήτα (υπόθεση αριθ. Ν 168/2008) καθώς και την απόκτηση του εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO) και του ΟΛΠ (υπόθεση αριθ. Ν 169/08), η Επιτροπή, ενεργώντας βάσει της διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, ζητάει από την Ελλάδα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της και να παράσχει όλες τις σχετικές πληροφορίες, οι οποίες μπορεί να συνδράμουν την αξιολόγηση των μέτρων, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της παρούσας επιστολής.

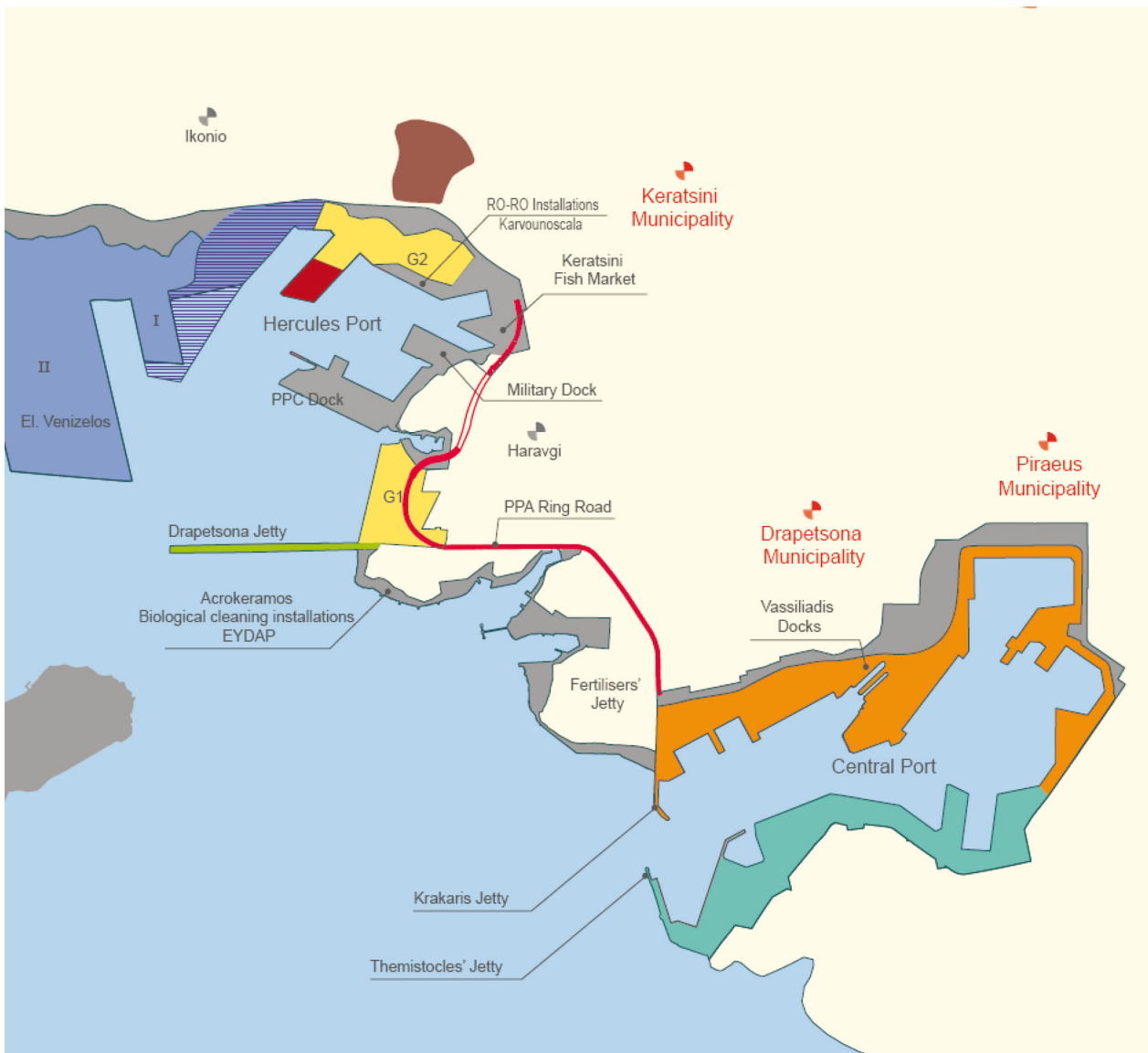
Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Ελλάδα ότι το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και εφιστά την προσοχή σας στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, στον οποίο προβλέπεται ότι όλες οι ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται παράνομα ενδέχεται να ανακτηθούν από τον αποδέκτη.

Η Επιτροπή προειδοποιεί την Ελλάδα ότι θα ενημερώσει τους ενδιαφερόμενους, δημοσιεύοντας την παρούσα επιστολή και μία σύντομη περίληψή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα ενημερώσει επίσης τους ενδιαφερόμενους στις χώρες ΕΖΕΣ που έχουν υπογράψει τη συμφωνία για τον ΕΟΧ, δημοσιεύοντας σχετική ανακοίνωση στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ με αποστολή αντιγράφου της παρούσας επιστολής. Όλοι οι ενδιαφερόμενοι θα κληθούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της δημοσίευσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Σχέδιο του λιμένα του Πειραιώς (1)

(1) Πηγή: www.olp.gr



- Central Port
- Cruise
- Car Terminal
- Container Terminal Pier I & II
- New Expansion
- Future Port Expansion Pier III Phase B
- Ship Repair Zones
- Hercules Dock
- Customs and TIR Handling - Logistics Warehouses

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache COMP/M.5620 — Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV)

Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/C 245/11)

1. Am 2. Oktober 2009 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Volkswagen Financial Services AG, Deutschland, das zum VW-Konzern gehört, und das Unternehmen MoellerGruppen AS, Norwegen, das von den Mitgliedern der Familie Moeller kontrolliert wird, erwerben im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung durch Erwerb von Anteilen an einem neugegründeten Gemeinschaftsunternehmen die gemeinsame Kontrolle über das Unternehmen Newco BilFinans AS, Norwegen.
2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:
 - Volkswagen Financial Services AG: Erbringung von Finanzdienstleistungen vor allem in Verbindung mit dem Vertrieb und der Finanzierung von Kfz/Nutzfahrzeugen,
 - MoellerGruppen AS: Vertrieb, Serviceleistungen, Reparatur, Kredite und Leasing (Fahrzeuge des VW-Konzerns einschließlich Volkswagen, Audi und Skoda); Reparatur (Fahrzeuge von Seat). Ferner ist MoellerGruppen AS mit Immobilienentwicklung und Investitionen in anderen Bereichen befasst,
 - Newco BilFinans AS: Das Unternehmen wird Finanzdienstleistungen im Zusammenhang mit dem Leasing von Fahrzeugen und der Schuldenfinanzierung für Privat- und Geschäftskunden in Norwegen erbringen.
3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Verordnung (EG) Nr. 139/2004 fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor. Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽²⁾ in Frage.
4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach Veröffentlichung dieser Anmeldung eingehen. Sie können der Kommission unter Angabe des Aktenzeichens COMP/M.5620 — Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV per Fax (+32 22964301 oder 22967244) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

⁽²⁾ ABl. C 56 vom 5.3.2005, S. 32.

BERICHTIGUNGEN**Berichtigung der Veröffentlichung eines Antrags nach Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 des Rates zum Schutz von geografischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel**

(Amtsblatt der Europäischen Union C 72 vom 26. März 2009)

(2009/C 245/12)

Auf Seite 63, Punkt 4.2.1, dritter Gedankenstrich:

anstatt: „— Salz, Zucker, Gewürze, Zusatzstoffe (solche, die nach der Europäischen Richtlinie aus dem Jahr 1995 über andere Lebensmittelzusatzstoffe als künstliche Farbstoffe zugelassen sind, Getreidemehle oder jeder andere Stabilisator oder jedes andere Verdickungsmittel, natürliche oder künstliche Senföle, ätherischer Senfextrakt oder ätherisches Senföl).“

muss es heißen: „— Salz, Zucker, Gewürze, Zusatzstoffe (solche, die nach der Europäischen Richtlinie aus dem Jahr 1995 über Lebensmittelzusatzstoffe zugelassen sind, ausgenommen künstliche Farbstoffe, Getreidemehle oder jeder andere Stabilisator oder jedes andere Verdickungsmittel, natürliche oder künstliche Senföle, Senfextrakt oder ätherisches Senföl).“

V *Bekanntmachungen*

VERWALTUNGSVERFAHREN

Kommission

2009/C 245/09	Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Arbeitsprogramms „Menschen“ 2010 des 7. Rahmenprogramms (EG) für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration	20
---------------	---	----

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

Kommission

2009/C 245/10	Staatliche Beihilfe — Griechenland — Staatliche Beihilfe C 21/09 (ex N 105/08, ex N 168/08 und ex N 169/08) — Hafeninfrastruktur — Staatliche Finanzierung von Infrastruktur und Ausrüstung im Hafen von Piräus — Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag ⁽¹⁾	21
2009/C 245/11	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache COMP/M.5620 — Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV) — Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall ⁽¹⁾	41

Berichtigungen

2009/C 245/12	Berichtigung der Veröffentlichung eines Antrags nach Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 des Rates zum Schutz von geografischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel (ABl. C 72 vom 26.3.2009)	42
---------------	--	----



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

